



Abandono de tripulaciones y buques

Jose Antonio Pacheco Caraballo

Trabajo Fin de Grado

Náutica y Transporte Marítimo

Tutora: D^a María Eugenia Teijeiro Lillo

Escuela de Ingenierías Marina, Náutica y Radioelectrónica

Julio 2020



ÍNDICE GENERAL

1	Resumen	1
2	Abstract	1
3	Abreviaturas	2
4	Objetivo	3
5	Introducción.....	4
6	Metodología	8
7	Entidades y organismos.....	9
7.1	Organización Marítima Internacional (OMI).....	10
7.2	Organización Internacional del Trabajo (OIT).....	11
7.3	Grupo conjunto IMO - OIT	12
7.4	Unión Europea	14
7.5	Estado Rector de puerto (PSC).....	15
7.6	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).....	17
7.7	Federación Internacional del Trabajador (ITF)	18
7.8	Clubes de Protección e Indemnización (P&I).....	19
8	Normativa y evolución sobre la asistencia a la gente de mar.....	20
8.1	Repatriación.....	20
8.1.1	Convenio sobre la Repatriación de Marineros de 1926	21
8.1.2	Convenio de Repatriación de la Gente de Mar de 1987	24
8.2	Normativa nacional sobre asistencia a los marinos	27
8.3	Normativa internacional sobre asistencia a los marinos.....	28
8.4	Convenio Marítimo Laboral 2006. Normativa actual	29
8.4.2	Garantía financiera frente al abandono de la gente de mar.....	37

8.4.3	Enmienda al MLC 2014.....	39
8.4.4	Enmienda de 2018 al MLC.....	40
8.5	Convenio Marítimo Laboral 2006 en el Derecho Español	40
9	Banderas de conveniencia y registros abiertos. Su influencia en el abandono de buques y tripulaciones	44
9.1	Evolución de las banderas de conveniencia	44
9.2	Perjuicios para los marinos.....	49
10	Impacto socioeconómico del abandono para los marinos	51
11	Embargo preventivo del buque en España	54
12	Situación actual y estadísticas sobre el abandono	59
12.1	Evaluación de los casos de abandono de marinos tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 al MLC.....	66
12.1.1	Buques abandonados por pabellón notificados por la ITF.....	67
12.1.2	Ubicación de los casos notificados.....	68
12.1.3	Nacionalidad de los marinos abandonados	69
12.1.4	Duración de los casos	70
12.1.5	Evaluación desde la perspectiva del MLC	71
12.2	Casos publicados en prensa.....	74
13	Procedimiento a seguir en caso de abandono	80
13.1	Signos de abandono y pasos a seguir:	80
13.2	Propuesta de protocolo de actuación	82
13.3	Organismos y entidades a los que dirigirse	83
14	Conclusiones	85
15	Referencias	88
16	Normativa utilizada.....	91

“Abandono de tripulaciones y buques”

1 RESUMEN

Este trabajo aborda una problemática que me interesa desde el punto de vista como futuro marino y es el abandono de las tripulaciones y de los buques por parte de armadores en puertos o zonas portuarias. El interés en esta temática particular nace como consecuencia de plantearme como debía actuar en tal situación, puesto que en nuestra formación no hemos tenido la oportunidad de abordar esta problemática que sufren los marinos mercantes aún en nuestros días.

Por ello, he recabado información de los distintos organismos internacionales como OMI, OIT, ITF, así como nacionales tales como el Instituto Social de la Marina (en adelante ISM), además de analizar la normativa tanto nacional como internacional sobre la *gente de mar o marinos*, con especial atención al Convenio Marítimo Laboral Internacional de 2006.

Palabras clave: Tripulaciones; Abandono de buques; OMI; ITF; MLC 2006.

“The abandon of the seafarers and vessels”

2 ABSTRACT

This paper addresses a problem that interests me from the point of view as a marine future and is the abandonment of crews and ships by shipowners in ports or port areas. The interest in this theme is born as a result of considering how I should act in such a situation since in our training we have not had the opportunity to address this problem that merchant sailors suffer even today.

Therefore, I have collected information from the various international organizations such as IMO, ILO, ITF, as well as nationals such as the Social Institute of the Navy (onwards ISM), in addition to inquiring about both national and international regulations on seafarers, with special attention to the International Maritime Labour Agreement of 2006.

Keywords: Crews; Abandonment of ships; IMO; ITF; MLC 2006.

3 ABREVIATURAS

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CEE: Comunidad Económica Europea

CEPB 52: Convenio de Embargo Preventivo de Buques 1952

CEPB 99: Convenio de Embargo Preventivo de Buques 1999

COFR: Certificate Of Financial Security

MLC 2006: Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante.

ILO: International Labour Organization

ISM: Instituto Social de la Marina

ISWAN: International Seafarers' Welfare and Assistance Network

ITF: International Transport Workers' Federation

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

OIT: Organización Internacional del Trabajo.

OMI: Organización Marítima Internacional.

ONG: Organización No Gubernamental

ONU: Organización Naciones Unidas

PSC: Port State Control.

P&I: Protection and Insurance

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea.

STCW Code: International Convention for Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

SRI: Seafarers' Right International

UE: Unión Europea

4 OBJETIVO

Este trabajo tiene por objetivo analizar el fenómeno del abandono de marinos y buques¹ en puertos extranjeros y nacionales a la luz de los instrumentos internacionales vigentes. Dando a conocer un aspecto relevante del sector marítimo, que en la actualidad se sigue dando con frecuencia, el cual no es abordado por ninguna asignatura y me parece de especial relevancia, pues nos formamos como marinos mercantes y en un futuro próximo, nos podríamos ver involucrados en tal situación de incertidumbre tan desagradable.

A raíz de una noticia en televisión de un buque en situación de abandono, hizo que despertara mi interés por saber cómo deben actuar las tripulaciones en estos casos y no encontré respuesta en la asignatura de derecho, por lo que me pareció muy interesante indagar en busca de información acerca de este tema y completar mi formación, además de dar a conocer cómo identificar el problema, saber actuar con rapidez y a quién dirigirse.

Por tanto, será necesario examinar tanto la normativa internacional y nacional aplicada a los casos de abandono de tripulaciones como a la de los buques respectivamente para analizar la evolución que experimenta.

No sólo me centraré exclusivamente en normativa, sino también en otros factores que afectan de manera directa tanto a las tripulaciones como a los buques, con esto me refiero a las “banderas de conveniencia”, el impacto social y económico que tienen para la gente de mar. Además de concretar qué entidades, organismos internacionales, estatales y organizaciones no gubernamentales intervienen en esta lacra para el sector marítimo, incluyendo algunas noticias, las cuales reflejan las diferentes causas por las que se produce el fenómeno del abandono y dando a conocer en qué situación se ve envuelta su tripulación.

¹ Para quienes desconozcan que es el abandono de tripulaciones y lo que ello supone, recomiendo el visionado del siguiente video, Vid.: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/multimedia/video/video-news-releases/WCMS_240740/lang-es/index.htm, de la visita al buque B Ladybug, fondeado frente a la costa de Malta durante un año aproximadamente tras la declaración de quiebra por parte del armador.

5 INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo es el sector más regularizado del mundo, pero no por ello está exento de irregularidades y de injusticias sociales. He querido profundizar en un tema que aún en la actualidad sigue persistiendo.

Es sin duda, una lacra para el sector marítimo que se abandonen tripulaciones y buques por parte de armadores sin escrúpulos que, bajo banderas de conveniencia de dudosa reputación, explotan tripulaciones poco formadas pertenecientes a países subdesarrollados, así como buques de avanzada edad al borde de la ilegalidad en cuestiones de cumplimiento de la normativa de seguridad y navegabilidad, con el objetivo de obtener el máximo beneficio mientras no surja ninguna avería o gasto imprevisto, de lo contrario y en algunas ocasiones, al no ser rentable el buque y no cubrir gastos con la venta del mismo, abandonan el buque y la tripulación en el más absoluto desamparo, sin el envío de combustible, alimentos, dinero, etc.

Por otro lado, en el perfil anteriormente mencionado del armador, se da la situación del reiterado impago de salarios a la tripulación, hecho que conlleva a la negativa de abandonar por parte de la tripulación el buque, por miedo a perder los salarios pendientes y no poder enviar dinero a sus familiares.

No sólo se da el caso de armadores insolventes, también se da el caso de navieras estatales o fletadores solventes que, en un momento dado, por causas circunstanciales como puede ser una inmovilización del buque en puerto debido a una deficiencia encontrada por la Autoridad Portuaria o una avería de gran magnitud que requiera por parte del armador un gran desembolso económico, etc., tardan meses en resolver la situación, padeciendo la tripulación una situación de angustia e incertidumbre que en el mejor de los casos, recibirán regularmente por parte del armador lo suficiente para subsistir.

Como ejemplo de lo anteriormente expuesto, hago referencia a la quiebra de la naviera surcoreana Hanjin Shipping, que dejó unos 70 buques portacontenedores fondeados en las cercanías de los puertos o en mitad del mar, lo que supuso que parte de los 1500 trabajadores quedaran a la espera de una solución (Fontdeglória 2016).

Esta noticia es el reflejo de los síntomas del mal momento de la economía internacional, donde la desaceleración del comercio mundial y la guerra de precios de la mercancía contenerizada hace que las navieras intenten competir con buques cada vez con mayor capacidad y menor gasto posible, ofreciendo fletes a menor precio, incluso por debajo de costes.

Con este panorama actual, quien sufre las consecuencias es el equipo humano. El mayor gasto que afronta el naviero es la manutención y los salarios, así mismo los traslados a los diferentes puertos donde se realizan las rotaciones de las tripulaciones, por ello, es donde más tiende a recortar en gasto.

Haciendo referencia al concepto del Convenio Marítimo Laboral 2006 (en adelante MLC) de *buque abandonado*, se define, en un sentido amplio, como “aquella situación caracterizada por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque, el armador y la tripulación de este, la gente de mar, con incumplimiento por parte del primero de las obligaciones inherentes a la relación jurídica que los une. Se produce por no hacer frente a los salarios, la repatriación de los tripulantes, la cobertura de necesidades básicas de la tripulación, como la alimentación, los suministros del buque o ausencia de recursos financieros, entre otros motivos”. Razón por la que los inspectores de Port State Control inmovilicen un buque en puerto por incumplimiento de lo dispuesto en el MLC, punto de partida para un posible caso de abandono si el armador no responde de sus obligaciones, dejando en manos del Estado de bandera, del club P&I si posee garantía financiera para estos casos, del Estado Rector del Puerto donde fue abandonado, incluso del Estado de nacionalidad de los marinos y por supuesto de la inestable labor de asistencia a la gente de mar por parte de la ITF y ONGs.

El impacto del abanderamiento en registros de conveniencia ha propiciado un aumento de forma progresiva en las últimas décadas de situaciones de abandono, dado que no se alcanzan las condiciones mínimas laborales y de seguridad que exigen los convenios internacionales, fruto de ello, dichos Estados de abanderamiento son los que más casos de abandono presentan en la base de datos de abandono de buques notificados de la OIT. Por ello, se dan tres factores fundamentales:

- Acceso al mercado laboral de marinos procedentes de países del Tercer Mundo.
- Reducción sustancial del precio del flete, debido fundamentalmente, al abaratamiento constante de los mismos en el mercado marítimo.
- La desaparición de las flotas más importantes del Primer Mundo, las cuales han cesado en su actividad o se han abanderado bajo pabellones de conveniencia.

Otro aspecto a tratar y que condiciona la actitud de la tripulación, normalmente de origen asiático o de Europa del Este, son las agencias de embarque, las cuales suelen obligar a desembolsar cantidades de dinero elevadas para poder embarcar, de ahí que sea uno de los principales motivos por los que pasan largos periodos de tiempo embarcados además de negarse a ser repatriados por organismos internacionales y organizaciones no gubernamentales que luchan por los intereses y derechos de los marinos.

Este asunto parece no tener relevancia a nivel mundial, pues, ¿qué supone para la economía global y para un comercio tan poderoso, que un grupo de marinos sean abandonados en puerto o en zonas portuarias y sufran las consecuencias que ello implica abarcando incluso a sus familiares dependientes de ellos?

Afortunadamente, los organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajador (OIT), la Unión Europea (UE), están tomando cartas en el asunto, todo ello promovido por la iniciativa de organizaciones como la Federación Internacional del Trabajador (en adelante FIT) y la Cámara Naviera Internacional (en adelante ICS), interlocutores sociales que participan activamente en la lucha por dar una solución a la cuestión del abandono. Pese a todos los esfuerzos, a la elaboración de normativa de obligado cumplimiento de Estados parte de convenios internacionales, los informes presentados al Comité Jurídico de la OMI por parte de la OIT indican que los datos recogidos muestran las dificultades que los Estados tienen a la hora de cumplir con lo dispuesto en la Norma A2.5.2 del MLC sobre “Garantía financiera”, los buques continúan navegando sin la garantía financiera que cubra el

abandono de tripulantes. A lo que hay que añadir, países que aún no han ratificado el MLC, y que, por desgracia, no están obligados a ello.

Por otra parte, es necesario tratar la cuestión sobre el embargo preventivo de buques, puesto que afecta de manera directa sobre su tripulación en relación con el abandono del buque por parte del armador y las consecuencias que provocan en las instalaciones portuarias.

El análisis de la evolución de los casos de abandono desde que se ha tenido en cuenta de manera significativa hasta la situación actual nos revela si las medidas adoptadas son efectivas y suficientes, si la normativa va o no con desventaja a la realidad del fenómeno en estudio.

Por último, la elaboración de un procedimiento a seguir para agilizar la burocracia a la que se enfrenta el abandono de tripulaciones y buques es de gran utilidad para los marinos, el cual aporte información sobre cómo actuar y a quién dirigirse en estos casos, incluso ayudando a identificar si se está produciendo dicha situación en el propio buque o si existe una alta probabilidad de que se estén dando las circunstancias idóneas para una posible detención del buque por deficiencias y posterior abandono del mismo por parte del armador.

6 METODOLOGÍA

Para la elaboración de este trabajo, primeramente, analizaré y sintetizaré la normativa existente tales como directrices de diferentes organismos europeos, convenios internacionales y normativa de aplicación nacional. Analizaré estudios realizados por diferentes autores especializados en materia social y legislativa del ámbito marítimo referente al Convenio Marítimo Laboral de 2006 (MLC), desarrollando sus avances en materia de abandono de tripulaciones y buques.

En segundo lugar, investigaré la implicación de las banderas de conveniencia en los casos de abandono, analizando el impacto que tiene sobre la gente de mar. Para ello también me apoyaré en la base de datos del Paris Mou y comprobaré cuales son las banderas que más detenciones tiene por incumplimiento del MLC.

Posteriormente examinaré noticias publicadas online sobre el fenómeno de abandono de buques y tripulaciones, incluyendo algunas en el trabajo para verificar los diferentes tipos de abandonos que se pueden dar.

Por último, presentaré gráficas y tablas tomando como referencia la base de datos oficial de casos de abandono notificados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para posteriormente analizar las distintas circunstancias por la que se puede dar el fenómeno de abandono de marinos y buques.

7 ENTIDADES Y ORGANISMOS

A modo de introducción de los diferentes actores relacionados con el abandono de tripulaciones y buques, se realiza en las páginas siguientes, una descripción de los diferentes organismos e instituciones oficiales a nivel internacional, que de manera directa e indirecta tienen relación con los casos de abandono, ya sea elaborando directrices para solventar el problema como la propia inspección de buques o la denuncia de casos de este tipo e incluso dar la voz de alarma ante la alta probabilidad de que se produzca esta peligrosa y compleja situación.

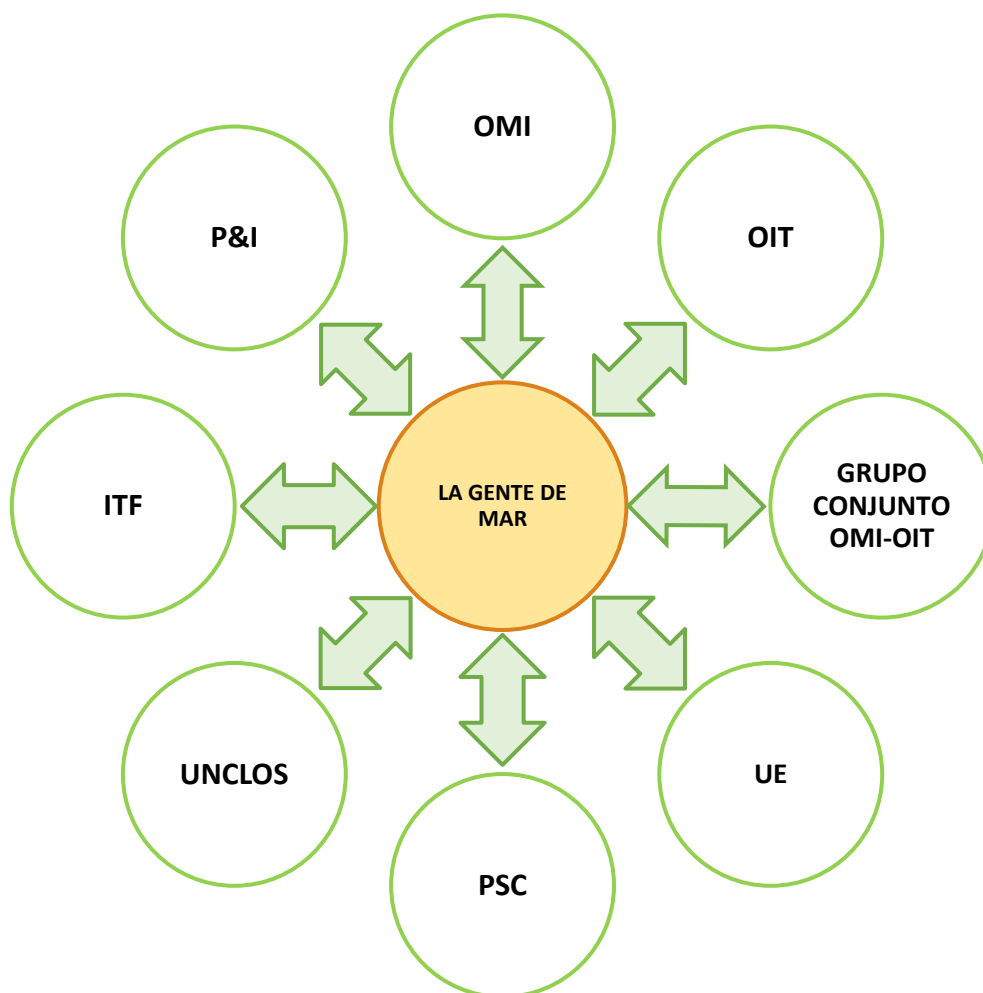


Figura 01. Gráfico representativo de los diferentes actores involucrados en el abandono de tripulaciones y buques.

Fuente: elaboración propia.

7.1 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

La Organización Marítima Internacional conocida por su acrónimo en inglés IMO², es la autoridad mundial encargada, como organismo especializado de Naciones Unidas, de establecer normas relativas a la seguridad, la protección y el comportamiento medioambiental en relación con el transporte marítimo internacional.

La función principal de este organismo es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo con la intención de que sea eficaz y justo, y que se aplique en el plano internacional (Internacional 2019).

Es cierto que su principal objetivo es la seguridad marítima y la protección del medio ambiente por ello, en el plan de acción de la OMI para impulsar un transporte marítimo de calidad, se otorga gran relevancia al factor humano. La seguridad marítima y la protección del medio marino son más eficaces si los problemas relacionados con el factor humano se resuelven, como se puede comprobar con la aprobación de la *Resolución A.930 (22) sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*, aprobada el 29 de noviembre de 2001.

Dentro de los objetivos de la OMI, es su Comité jurídico (LEG) el órgano encargado de abordar los asuntos jurídicos. Más concretamente, el Comité³ se encarga de mantener, de forma permanente, a examen la provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar.

² Véase <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

³ A través de sus periodos de sesiones abordan la cuestión del fenómeno del abandono, redactando informes sobre análisis, observaciones y medidas presentadas por Estados de bandera, ITF, la Cámara Naviera Internacional (ICS), OIT, ONGs, etc., para posteriormente ser tenidas en cuenta por la Secretaría de la OMI. Consúltase LEG 107-4, LEG 107-4/1, LEG 107-4/2, LEG 107-4/3, LEG 107-4/4 en la web de la OMI: <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=107>

7.2 ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

La Organización Internacional del Trabajo (en adelante OIT) es la encargada de velar por los derechos humanos y laborales reconocidos internacionales, persiguiendo su misión fundadora: la justicia social esencial para la paz universal y permanente.

Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de mujeres y hombres.

En la actualidad, la OIT contribuye a mejorar la situación económica y las condiciones de trabajo permitiendo a través de *Programa de Trabajo Decente*⁴, que todos los trabajadores, empleadores y gobiernos participen en el establecimiento de la prosperidad y el progreso (OIT 2019).

La OIT viene desempeñando una labor esencial en relación al trabajo de la gente de mar, elaborando convenios y recomendaciones que han permitido ir mejorando el trabajo marítimo. Igualmente, la OIT ha servido de instrumento de especial interés disponiendo en su página web de una base de datos oficial⁵ por la que se puede consultar desde 2004, donde se registran los casos de abandono y el estado del estos⁶, además de información referente al buque y a la tripulación.

⁴ Véase <https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang-es/index.htm>

⁵ Consúltase en: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=es. El contenido de la base de datos se limita a los buques que, según se ha notificado, han sido abandonados después del 1 de enero de 2004.

⁶ Por tanto, se pueden dar cuatro situaciones: en primer lugar, *pendiente de resolución*, es decir, si se ha notificado y se están llevando a cabo las medidas oportunas de gestión por los diferentes cauces legales y judiciales. *Inactivo*, el caso está cerrado y no se ha resuelto. *Resuelto*, se han tomado las medidas necesarias para resolver la situación de abandono, mediante el abono por parte del armador o del proveedor de la garantía financiera de los gastos de repatriación de la tripulación y de los salarios atrasados y en último lugar *disputado*, la tripulación se ha repatriado, pero no han percibido los salarios devengados.

7.3 GRUPO CONJUNTO IMO - OIT

En la 26ª reunión celebrada en octubre de 1991, tras la adopción de una Resolución sobre la Protección de los Salarios de los Marineros Abandonados por la Comisión Marítima⁷, en la que se ponía de manifiesto el gran problema que suponía dicha situación penosa para la gente de mar.

De hecho, se instó al Consejo de la Administración de la OIT y por tanto, al Director General a que se recomendara a los Estados Miembros la adopción de medidas para la protección de los salarios y derechos de los marinos cuando los armadores o administradores se vieran envueltos en situaciones de insolvencia, en especial en el caso de abandono en puertos.

Como consecuencia, la Comisión reconoció este problema en el que podían verse inmersos los marinos en caso de insolvencia del armador, el cual no contaba con el suficiente apoyo por parte de los Estados de abanderamiento o Estado Rector de puerto, por razones de demoras burocráticas o debido a la falta de ratificación de convenios de la OIT e incluso la falta de entrada en vigor de estos.

Tras el acuerdo de garantizar por parte del Comité Jurídico de la OMI a través de instrumentos internacionales apropiados los derechos de la gente de mar respecto a indemnizaciones por muerte, lesiones corporales y abandono, este reconoció el papel desempeñado por la OIT y la OMI respecto a esas cuestiones. Por lo que mostró su apoyo a la creación del Grupo Mixto Especial de Expertos OMI/OIT⁸ con el fin de coordinar ambas organizaciones.

En noviembre de 1998, se creó de manera paralela a la adopción de MLC, este Grupo Mixto cuyo objetivo principal era la examinación y el alcance de los problemas relacionados con la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones

⁷ Es el único órgano bipartito permanente de la OIT. Creada en 1920, está compuesta por representantes de los armadores y de la *gente del mar* de todo el mundo.

⁸ El Comité de este grupo estaba constituido por cuatro representantes de los armadores, cuatro representantes de la gente de mar designados por la OIT además de ocho representantes de la OMI, que dando abierto a la participación de todos los Estados Miembros de calidad de observadores.

de la tripulación en caso de fallecimiento, lesiones corporales y abandono, al igual que la eficacia de los instrumentos internacionales aplicables (Charbonneau 2009).

De este grupo y tras numerosas reuniones debido a la falta de entendimiento⁹, nace la primera propuesta de definición jurídica¹⁰ del concepto de abandono. Su participación en la elaboración de resoluciones, adoptadas el 29 de noviembre de 2001 por la Asamblea de la OMI¹¹, están destinadas a crear mecanismos de indemnización según los casos anteriormente mencionados (Basurko 2009).

El Grupo Mixto jugará un papel fundamental en la previsión de garantías financieras en los casos de abandono que son tratados posteriormente en el apartado del MLC en mayor profundidad.

En este contexto, y en relación con el trabajo del Grupo Mixto de Expertos OMI/OIT, los clubes P&I siempre mantuvieron al margen de los debates, negándose a participar de manera constructiva ante la falta de consenso entre los miembros del grupo en el diseño de un instrumento preciso que obligue a la constitución de una garantía financiera.

En la Sexta sesión del Grupo Mixto, se presentó una propuesta¹² por parte de la aseguradora privada Seacurus Ltd, donde precisó las condiciones de una cobertura con

⁹ Desde la perspectiva de los armadores encuentran injustificada estas resoluciones puesto que los casos señalados suponen sólo un 0,04% de la flota, según el Informe de la 6ª sesión del Grupo Mixto en Londres del 19 al 21 de septiembre de 2005, documento GB.295/STM/5, Ginebra, marzo de 2006 (Charbonneau 2009).

¹⁰ En la resolución A.930 (22) de la OMI entiende por abandono la “situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar, relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al Capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque”.

¹¹ La *Resolución A 930 (22)*, directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y la *Resolución A 931 (22)*, directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, cuya entrada en vigor fue el 1 de enero de 2002.

¹² La hipótesis de la viabilidad de un instrumento de este tipo sorprendió mucho a los miembros del Grupo Mixto, en concreto a los representantes de los armadores, quienes indicaron que el mayor banco noruego y los clubes P&I a los que se había consultado dieron una opinión negativa al respecto, precisando que las

finés comerciales sobre el abandono. La solución dada por esta aseguradora se centra en un análisis del mercado de transporte marítimo con miras al futuro, por el que se visualiza los ciclos de mercado además de la sobrecapacidad de los buques como consecuencia de la competitividad, lo que planteará problemas de excedente de tonelaje y una productividad poco eficiente. Por todo ello, el fenómeno de abandono seguirá siendo una preocupación a lo largo de los años.

Por tanto, los representantes de Seacurus consideraron que la creación de un producto de seguro para cubrir el riesgo de abandono es la forma más eficaz de alcanzar los objetivos de la *Resolución A.930 (22)* (Charbonneau 2009).

Podemos apreciar que ya se va perfilando el futuro instrumento de garantía financiera que trataremos en el apartado de clubes P&I de manera más exhaustiva.

7.4 UNIÓN EUROPEA

El papel que juega la Unión Europea (en adelante UE) en materia de legislación marítima es esencial para los Estados Miembros. Siguiendo la filosofía de la Unión, se persigue un transporte marítimo más seguro, de una mayor competitividad equitativa entre armadores pertenecientes a la Comunidad que respeten los derechos de los marinos frente a los que no cumplen las exigencias internacionales.

El interés que se persigue desde la UE en materia de protección de la gente de mar se ve reflejado en las directrices, decisiones y propuestas que realiza para actualizar su normativa y facilitar la adaptación de los textos internacionales de manera más eficaz y uniforme al derecho de la UE, lo mismo que a los Estado Miembros, acelerando su entrada en vigor. Prueba de ello es la directiva mediante la cual se incorporan las disposiciones del MLC al marco del Derecho de la Unión¹³ y posteriormente elaborará la

directrices anexas a las Resoluciones A.930 (22) y A.931 (22) eran demasiado imprecisas y flexibles para permitir la creación de tal instrumento financiero (Charbonneau 2009).

¹³ Directiva 2009/13/CE del Consejo por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. La Directiva entró en vigor el 20 de agosto de 2013, fecha de entrada en vigor del MLC. Los Estados miembros debían transponerla a su legislación nacional el 20 de agosto de 2014 a más tardar.

propuesta de Directiva del Consejo¹⁴ para la modificación de la anterior directiva y acoger las enmiendas de 2014 del MLC referente a la garantía financiera en caso de abandono.

7.5 ESTADO RECTOR DE PUERTO (PSC)

Es el mecanismo que tiene el Estado ribereño¹⁵ para inspeccionar buques de bandera extranjera en puertos del Estado¹⁶, cuya finalidad es verificar si el buque inspeccionado cumple o no con las prescripciones sobre seguridad marítima en base al Memorándum de Entendimiento de París¹⁷ conocido como Paris-MOU¹⁸, de carácter regional¹⁹.

¹⁴ Directiva del Consejo por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para modificar la *Directiva 2009/13/CE* del Consejo de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo el 11 de junio de 2014.

¹⁵ El Estado ribereño es aquel Estado en disposición de ejercer su soberanía o jurisdicción sobre su litoral marítimo, ribereño de un río o lago internacional.

¹⁶ En España, Real Decreto 1004/2014, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento en el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

¹⁷ La principal finalidad del Memorándum de París es la de armonizar los criterios establecidos para realizar las inspecciones, y fomentar el intercambio de información entre los Estados firmantes, con ello se consigue un control tanto de los buques que enarbolan banderas de conveniencia como de buques de pabellones de los Estados firmantes a nivel europeo. El propósito de las inspecciones es el de verificar que las condiciones del buque, así como su equipo y tripulación, cumplen los requisitos exigidos por los Convenios Internacionales y sobre todo asegurar que todos los buques cumplen con los estándares mínimos para que no constituyan un peligro para la navegación. Se adopta la fórmula del Memorándum de puesto que es un acuerdo administrativo suscrito y ejecutado en el ámbito de la cooperación entre las autoridades marítimas de los Estados firmantes, planteando menos problemas para su ratificación y modificación que los Convenios Internacionales.

¹⁸ Véase: <https://www.parismou.org/>

¹⁹ Fuera del ámbito europeo cabe citar el Acuerdo de Viña del Mar para la región latinoamericana, Tokio MOU para la región asiática en el pacífico, Caribe Mou para el caribe, Mediterráneo MOU, India Ocean MOU, Abuja MOU para la región del centro y del Oeste de África, el Mar Negro MOU, USCG Port State Control en EEUU o la Raid MOU para la región del golfo pérsico.

Los poderes gubernamentales por parte del Estado de pabellón²⁰ para tomar medidas de control y verificación de las condiciones del buque no dieron los resultados esperados, muestra de ello es el incremento de los pabellones de conveniencia.

Ello propicia un trasvase de competencias desde el Estado del pabellón hacía el Estado Rector de puerto²¹, sin la pérdida de conexión de la ley de pabellón como ámbito de jurisdicción, como regla general de control y verificación de condiciones laborales en los buques, según lo dispuesto en los artículos 94.6 y 7 y el art. 97.1 del Convenio de Montego Bay²² (Basurko 2009).

La jurisdicción del Estado Rector de puerto es la medida para asegurar el control de las obligaciones técnicas en relación con la protección y preservación del medio marino contra la contaminación medioambiental de las aguas, dentro del objetivo más amplio de preservar la seguridad en el mar. Han sido diversos los instrumentos que han optado por atribuir mayores competencias al Estado Rector del puerto²³, los cuales tuvieron su reflejo final en el Convenio de Montego Bay de 1982.

²⁰ En España, la autoridad competente es el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo a lo dispuesto en según el artículo 263 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, corresponden al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Véase <https://www.mitma.gob.es/maritimo>.

²¹ La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, en los términos establecidos en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y le corresponden las siguientes funciones establecidas en el artículo 7 del Real Decreto 953/2018, de 27 de julio.

²² Convenio de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar

²³ Convenio de Londres de 2 de noviembre de 1973 MARPOL sobre la contaminación procedente de los buques, que comprende varios Protocolos de 1978, modificados en 1984, 1985 y 1989, así como sus anexos. Sobre normas técnicas y la seguridad en el mar citamos el Convenio SOLAS de 1974. Añadimos el Convenio hecho en Londres de 20 de octubre de 1972 COLREG, que contiene una reglamentación internacional para prevenir los abordajes en el mar, así como multitud de códigos adoptados para la construcción de buques. Convenio Internacional STCW, de 1978 sobre la estandarización de la formación, certificación y vigilancia para la gente de mar.

En cualquier caso, este trasvase de competencias está prácticamente enfocado a evitar desastres medioambientales y no tanto a garantizar el cumplimiento de las normas sociales, puesto que así era la preocupación de las instancias comunitarias e internacionales. Como se verá posteriormente, el aspecto social tendrá mayor consideración en el MLC, y por deriva, en la normativa comunitaria.

En efecto, con la entrada en vigor del MLC, la figura del PSC tiene más atribuciones sociales, en concreto el cumplimiento de este²⁴. Con eso me refiero al Certificado de Garantía Financiera para la repatriación en caso de abandono, que será obligatorio para todo buque que se vea afectado por el Convenio o por todo aquel que tenga que llevar a bordo el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima²⁵. Por lo tanto, el Certificado de garantía financiera será objeto de control por el Estado rector del puerto tanto para buques comunitarios como extracomunitarios.

7.6 CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (UNCLOS)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue adoptada en 1982. Establece un exhaustivo régimen de ley y orden en los océanos y mares del mundo, emanando reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos. La Convención agrupa en un solo instrumento las reglas tradicionales para los usos de los océanos y, al mismo tiempo, introduce nuevos conceptos jurídicos, regímenes y aborda nuevos retos. El Convenio también proporciona el marco para el desarrollo futuro de áreas específicas del derecho del mar²⁶.

En relación con el abandono, en el artículo 94 de la Convención se expresa la exigencia a todo Estado de abanderamiento para que de manera efectiva ejerza su

²⁴ Para incluir la comprobación del MLC en las inspecciones de PSC, la IMO ha redactado una guía denominada Port State Control, Guidelines IMO MLC, consúltase para descarga: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS_101787/lang--en/index.htm

²⁵ Sobre los certificados se hablará en el apartado 7.4 b), dedicado al MLC.

²⁶ Consúltase: <https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>

jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón (Internacional 2001).

Recordemos que el Estado de abanderamiento responderá de forma subsidiaria en el caso de que el armador infrinja lo establecido en el texto internacional del MLC en cuanto a la cuestión de abandono de la gente de mar.

7.7 FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJADOR (ITF)

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una organización a nivel global que agrupa a 708 organizaciones sindicales del sector del transporte de 154 países, representando alrededor de 4,6 millones de trabajadores²⁷.

Particularmente, este sindicato posee una red de inspectores²⁸ en los puertos más importantes del mundo, cuya misión es la de suplir la indiferencia de algunos Estados ante el incumplimiento sobre las condiciones sociolaborales de la gente de mar, así como la de asegurarse de que los marinos reciben sus salarios, una adecuada alimentación y se respeten todos sus derechos.

La labor de los inspectores de la ITF es crucial a la hora de un abandono, puesto que normalmente son los primeros en asistir a la tripulación y de denunciar su situación ante la autoridad competente, buscando la manera de solventar esos escenarios lo más rápido posible, negociando con las aseguradoras de la carga para desbloquear la situación, llegando incluso a hacerse cargo en algunos casos de la repatriación de la tripulación.

Otra de sus labores es la de instar a las navieras a colaborar con la federación sindical mundial para mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan pabellones de conveniencia.

²⁷ Véase <https://www.itfseafarers.org/es/about-us/qu%C3%A9-es-la-itf>

²⁸ La actividad de la ITF no es la determinada por las normas internacionales como *autoridad competente* en materia de control de Estado Rector de puerto, aunque sus inspectores desarrollan una labor muy significativa en materia de abandono de tripulaciones y buques.

7.8 CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

Los clubes son asociaciones o cooperativas de armadores²⁹ y propietarios de los buques que se asocian bajo un esquema mutual sin ánimo de lucro, con el propósito de cubrir colectivamente a sus miembros, las reclamaciones y responsabilidades derivadas que puedan surgir con ocasión de la actividad marítima que desarrollan (Zárate 2010). Por lo que nos encontramos ante un seguro civil de reembolso, donde el armador asegurado ha de abonar primero la indemnización al tercero y luego intentar recuperar de su club lo satisfecho a través de la cláusula de pago previo (Basurko 2018).

Estos clubes cubren riesgos relacionados con la pérdida o daños de la carga, muerte o lesión de tripulantes, pasajeros, abordaje, colisión y contaminación marítima, entre otros, que de otra manera no serían cubiertos por aseguradoras independientes (Zárate 2010).

En un primer momento, estos Clubes no eran muy reticentes a la hora de contemplar en sus cláusulas las responsabilidades de repatriación y pago de salarios en el caso de abandono, de hecho, se mantuvieron al margen al no estar claramente perfilado los requerimientos del Grupo Mixto. Si es cierto que algunas de las responsabilidades exigidas a los armadores por el MLC si se contemplaban en la “standard cover” como es el caso de cobertura por muerte o discapacidad prolongada, costes de repatriación derivados de estas contingencias y pago de salarios tras naufragio.

Por este motivo, dichos Clubes procedieron a incluir en su cobertura, conocida como “standard cover” la denominada “MLC extension clause³⁰”, que hace referencia

²⁹ Según la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE 180,25.7.2014), en su artículo 145.1, se define el concepto de armador y de naviero “Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”. Consúltese en <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>

³⁰ Sobre este tema Olga Fotinopoulou Basurko profundiza y saca a relucir las exclusiones y limitaciones de esta cláusula, así como la encrucijada con la normativa española, véase: <https://doi.org/10.20318/cdt.2018.4382>

a que el club cubrirá las reclamaciones de sus asociados que entren dentro del marco de la cobertura standard especificadas en los Certificados MLC (Basurko 2018).

8 NORMATIVA Y EVOLUCIÓN SOBRE LA ASISTENCIA A LA GENTE DE MAR

Tras realizar un estudio pormenorizado de la normativa que contempla este tipo de situaciones, existen tanto instrumentos de carácter nacional como internacional, a la que hago mención en los siguientes apartados, partiendo desde las primeras medidas que se empiezan a tomar de manera muy sutil hasta desembocar en el Convenio Laboral Marítimo de 2006, que sienta las bases para la futura legislación a nivel internacional en virtud de los derechos de la gente de mar³¹.

El primer punto del desarrollo de este apartado es el análisis de la repatriación, puesto que el abandono como tal no es contemplado, no existía una definición jurídica del fenómeno hasta la aprobación de la *Directiva A.930 (22)* de 29 de noviembre de 2001 y, por consiguiente, sólo se aborda la repatriación para casos diferentes al supuesto de abandono de marinos. Como veremos más adelante, conforme transcurra la evolución de la normativa, veremos como el término de repatriación si abarcará el fenómeno del abandono.

8.1 REPATRIACIÓN

Este término es definido por la Real Academia de la Lengua como “la acción de devolver algo o alguien a su patria, la cual entendemos como la tierra natal o adoptiva

³¹ La expresión *gente de mar o marinos* en este Convenio comprende todas las personas (excepto los capitanes prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado.

Véase Art. 2.b del MLC

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023

ordenada como nación, a la que se siente ligado el ser humano por vínculos jurídicos, históricos y afectivos”.

La repatriación ha sido objeto de regulación en dos convenios, el Convenio sobre la Repatriación de Marinos de 1926 y de Repatriación de la Gente de Mar de 1987. En el primero se reconoce, por vez primera, de forma muy limitada el derecho de repatriación de un marino extranjero. Como consecuencia de la evolución y adaptación de la legislación a los supuestos no contemplados en el primer convenio, se procede a la aprobación del Convenio de 1987, hoy vigente.

Veamos un breve análisis de su contenido, en concreto, ámbito de aplicación, alcance del derecho a repatriación, condiciones y obligatoriedad.

8.1.1 Convenio sobre la Repatriación de Marinos de 1926

Tras la reunión de la conferencia General de la Organización Internacional del Trabajador en 1926, se aprueba dicho convenio, que fue ratificado por 47 Estados. Será la referencia en materia de repatriación hasta 1987, fecha en la que entrará en vigor el Convenio sobre repatriación de la gente de mar (Sarquella 2017).

a) Ámbito de aplicación

El presente Convenio se aplica a todos los buques³² que se dediquen a la navegación marítima y que estén matriculados en el país de uno de los Miembros que haya ratificado el presente Convenio, y a los armadores, Capitanes y gente de mar³³ de estos buques³⁴.

³² En el art. 2 (a) del presente Convenio se define buque como “cualquier clase de barco, de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a la navegación marítima”.

³³ Art. 2 (b) “La expresión gente de mar comprende todas las personas (excepto los capitanes prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado”.

³⁴ Art. 2 (a) del Convenio sobre Repatriación de Marinos de 1926.

De igual manera, el Convenio no se aplicará a:

- Buques de guerra
- Buques del Estado que no estén dedicados al comercio
- Buques dedicados al cabotaje nacional
- Yates de recreo
- Barcos de pesca
- Embarcaciones cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos, ni a los buques destinados al *home trade*³⁵ cuyo desplazamiento sea inferior al límite fijado para el régimen especial de estos buques por la legislación nacional vigente al adoptarse el presente Convenio.

b) Derecho a repatriación

El Convenio de 1926 considera repatriación al “transporte de la gente de mar a su propio país, ya sea al puerto de donde fue contratado o al puerto donde zarpó el buque. Había que desembarcarlo en el país al que perteneciera el puerto donde fue contratado o en el país vecino, o en el puerto de zarpa del buque”³⁶.

El derecho de repatriación de un marino extranjero procedía:

- Cuando se desembarcaba a la gente de mar mientras el contrato tenía validez;
- Cuando se desembarcaba a la gente de mar a la finalización de su contrato.

Véase: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023

³⁵ La expresión *home trade* hace referencia a buques que realizan el comercio entre los puertos de un país determinado y los puertos de un país vecino, dentro de los límites geográficos fijados por la legislación nacional.

³⁶ Art. 3.3 del Convenio sobre Repatriación de Marinos de 1926.

Al hilo de lo anterior, también tendrá derecho a ser repatriado un tripulante sin cargo alguno en el caso de que se den algunas de las siguientes circunstancias³⁷:

- a. Accidente ocurrido al servicio del buque;
- b. Naufragio;
- c. Enfermedad que no pueda imputarse a falta o acto voluntario;
- d. Despido por cualquier causa de la que no sea responsable o despido improcedente.

c) Condiciones de repatriación

Estas condiciones dependen de la legislación nacional de cada país. Por lo que se dispone en el artículo 3.4 del presente Convenio que “La legislación nacional, o en su defecto el contrato de enrolamiento determinará las condiciones en que tendrá derecho a ser repatriada la gente de mar extranjera embarcada en un país que no sea el suyo”.

Se considerará debidamente repatriada a la gente de mar cuando:

- Se le haya conseguido un empleo³⁸ conveniente a bordo de un buque que se dirija a uno de los puntos siguientes: a su país de origen, al puerto donde fue contratado o al puerto de zarpa del buque;
- Se haya desembarcado en su propio país, en el puerto donde fue contratada o en un puerto vecino.

La autoridad pública del país donde esté matriculado el buque tendrá la obligación de velar por la repatriación de la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, en los

³⁷ Véase Art. 4

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023

³⁸ Art. 5.2 del presente Convenio “El interesado repatriado como miembro de tripulación tiene derecho a una remuneración por los servicios prestados”.

casos en que este Convenio le sea aplicable y, si fuere necesario, adelantará los gastos de repatriación³⁹.

Cada país que ratifique el Convenio sobre repatriación de 1926 se obliga a aplicarlo en sus colonias, posesiones o protectorados, de acuerdo con las disposiciones del artículo 35 de la Constitución de la OIT⁴⁰.

8.1.2 Convenio de Repatriación de la Gente de Mar de 1987

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo el 24 de septiembre de 1987, en su septuagésima cuarta reunión, la OIT expone un análisis desde la adopción del Convenio sobre la Repatriación de la gente de mar de 1926 y de la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices 1926. En su reunión la OIT confirma que tras la observación de la evolución de la industria del transporte marítimo y el aumento general del empleo de marinos extranjeros, es necesaria la revisión del Convenio a fin de incorporar en él elementos apropiados de la Recomendación que hasta el momento no se habían tenido en cuenta, además de ser conveniente adoptar nuevas disposiciones, por medio de un instrumento internacional, que abarque ciertos aspectos complementarios de la repatriación de la gente de mar. Observando, además, los progresos en la legislación y la práctica nacional a fin de asegurar la repatriación de la gente de mar en diversos casos no cubiertos por el Convenio de 1926 (Trabajo 1987).

³⁹ Artículo 6 del presente Convenio. *Vid.:*

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023

⁴⁰ Artículo 11 del Convenio sobre repatriación de 1926. *Vid.:*

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023

a) Ámbito de aplicación

Aplicable a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada⁴¹, matriculado en el territorio de todo miembro para el cual dicho Convenio se halle en vigor y destinado a la navegación marítima comercial, así como a los armadores y a los marinos⁴² de tales buques.

b) Obligatoriedad de repatriación

- Cuando un contrato finalice en el extranjero.
- Cuando expire el período de preaviso.
- En caso de enfermedad, accidente o razón médica.
- En caso de naufragio.
- Cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales (quiebra, venta del buque o cambio de matrícula del buque).
- Cuando un buque se dirija hacia una zona de guerra.
- En caso de terminación o interrupción del empleo del marino por laudo arbitral⁴³ o convenio colectivo.

⁴¹ Se introducen nuevos conceptos, detallando que puede ser de propiedad pública o privada, además de ser destinado normalmente a la navegación marítima comercial. También se incluyen a los buques de pesca, siempre que sea pesca marítima comercial y previo consenso con el Estado y los armadores pesqueros.

⁴² En el Convenio de 1987, los términos *gente de mar* o *marinos* designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio (Art. 1). En caso de existir dudas acerca de si, a efectos del Convenio, un buque debe o no considerarse destinado a la navegación marítima comercial o a la pesca marítima comercial, la cuestión se resolverá por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

⁴³ Laudo es un concepto que se utiliza en el ámbito del derecho para nombrar a la resolución dictada por un árbitro o un amigable componedor que permite dirimir un conflicto entre dos o más partes. Sobre ello

c) Condiciones de repatriación

El armador y, subsidiariamente⁴⁴, el Estado, si el primero no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de un marino que tenga derecho a ella o no sufraga el coste, serán los obligados a cumplir las disposiciones del presente Convenio⁴⁵:

- El estado de matrícula del buque, la autoridad del miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque organizará la repatriación del marino y asumirá el coste.
- El Estado del puerto donde se encuentre el buque, y en el caso de no hacerlo, el Estado a cuyo territorio deba ser repatriado el marino o el Estado propio del marino podrán organizar su repatriación.
- Así mismo, el Estado miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque, podrá reclamar al armador los gastos ocasionados por la repatriación del marino, que no correrán en ningún caso a cargo de éste.

Los costes de repatriación que deben sufragarse serán⁴⁶:

- El pasaje del marino hasta el punto de destino.
- El alojamiento y la manutención durante el trayecto hasta su llegada a destino.
- La remuneración y las prestaciones desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada a destino (si está previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos).

consúltese: <https://www.studocu.com/co/document/universidad-del-quindio/economia-politica/apuntes/apuntes-contribucion-especial-para-laudos-arbitrales/5388270/view>

⁴⁴ El significado de subsidiario es: Se aplica a la acción o responsabilidad que sustituye o suple a otra principal en caso de que falle ésta. *Gran Diccionario de la Lengua Española. S.v. "subsidiario."* Retrieved November 17, 2019. Véase: <https://es.thefreedictionary.com/subsidiario>

⁴⁵ Artículo 5 del Convenio sobre repatriación de la gente de mar de 1987. Vid.: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C166

⁴⁶ Artículo 4.4 del Convenio sobre repatriación de la gente de mar de 1987. Vid.: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C166

- El transporte de 30 kg de equipaje.
- El tratamiento médico, si es necesario, hasta poder viajar.

Como puede observarse, en este convenio no existe la posibilidad de optar por repatriar al marino embarcándolo en otro buque. El armador no podrá exigir ningún tipo de anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación, ni tampoco deducir dicho costo de la remuneración (Sarquella 2017).

8.2 NORMATIVA NACIONAL SOBRE ASISTENCIA A LOS MARINOS

En este apartado he recopilado la normativa actual en relación con el abandono de la gente de mar sin entrar en el desarrollo de la misma, indicando en algunos casos los artículos referidos a los casos de abandono de tripulaciones y buques:

- **Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999⁴⁷.**
- **Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina⁴⁸.**
- **Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante⁴⁹.**
- **Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM)⁵⁰.**

⁴⁷ Hoy vigente, es un mecanismo de protección del crédito social en caso de abandono, consúltese: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-7751-consolidado.pdf>

⁴⁸ Véase: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2011/04/08/504/con> . Artículo 3 h). *Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina* y Artículo 9 g) *La Subdirección General de Acción Social Marítima*.

⁴⁹ Véase: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2011/09/05/2/con>. En el art. 302 se hace mención del abandono de buques en instalaciones portuarias y el procedimiento a seguir.

⁵⁰ Consúltese: <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>. Se hace mención del abandono en los arts. 449 a 467, así como las disposiciones concernientes al embargo de buques en el Cap. II, arts. 470 a 479 y Cap. III, venta forzosa de buques, arts. 480 a 486.

- **Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles⁵¹.**
- **Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero⁵².**

8.3 NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE ASISTENCIA A LOS MARINOS

Desde la perspectiva internacional, vamos a mencionar la normativa implicada tanto en el abandono de tripulaciones como de buques por parte de sus armadores sin entrar en su desarrollo. Por ello, me centraré sobre todo en el Convenio⁵³ de la OIT y sus enmiendas en el siguiente apartado, partiendo desde las primeras medidas, algunas ya mencionadas anteriormente, de las que se tienen referencia en el ámbito marítimo en orden cronológico:

- **Convenio sobre la Repatriación de Marinos de 1926**, anteriormente desarrollado en el apartado 7.1.1 de repatriación.
- **Convenio de Ginebra, de 28 de julio de 1951⁵⁴.**

⁵¹ Véase: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2015/05/08/357>

⁵² Consúltase: <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/10/21/47>. Donde se incluyen los servicios asistenciales para el sostenimiento y repatriación en casos de abandono, naufragio o hechos análogos, Artículo 40. *Servicios asistenciales*.

⁵³ Maritime Labor Convention (MLC): Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y establece unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para la tripulación de buques.

⁵⁴ Se adoptó en Ginebra, Suiza, el 28 de julio de 1951 por la Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Estatuto de los Refugiados y de los Apátridas (UN), convocada por la Asamblea General en su resolución 429 (V), del 14 de diciembre de 1950. Este convenio entró en vigor el 22 de abril de 1954, de conformidad con el artículo 43 Serie Tratados de Naciones Unidas, N.º 2545, Vol. 189, p. 137. Este convenio hace referencia al termino refugiado en su artículo 1 Definición del término “refugiado” en el Capítulo 1: Disposiciones generales, además de su artículo 11 “Marineros refugiados”, por lo que se considera al marino en caso de naufragio o abandono como un refugiado en los países contratantes de este convenio. Consúltase: www.acnur.org (Conferencia de Naciones Unidas, 1951).

- **Protocolo de Nueva York, de 31 de enero de 1967⁵⁵**: Protocolo⁵⁶ sobre el estatuto de los Refugiados.
- **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁵⁷**, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.
- **Convenio sobre Repatriación de la Gente de Mar, de 1987**. Anteriormente desarrollado en el apartado 7.1.2 de repatriación.
- **Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999⁵⁸**.
- **Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. Resolución A.930 (22), aprobada el 29 de noviembre de 2001⁵⁹**.
- **Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006**. Se desarrolla en el apartado 7.4.
- **Directiva (UE) 2018/131 del Consejo de 23 de enero de 2018⁶⁰**.

8.4 CONVENIO MARÍTIMO LABORAL 2006. NORMATIVA ACTUAL

Toda la evolución de la normativa anterior desemboca en el presente Convenio, lo que supone un punto de inflexión del conjunto de normas que, con carácter previo, se preocupan de regular las condiciones laborales de los marinos, con el objetivo de crear

⁵⁵ Véase: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-26331>

⁵⁶ Por protocolo, entendemos en el ámbito del derecho internacional, un *adendum* (añadido) a un tratado o convenio en este caso, por lo que se mantiene la validez del texto original, al cual se complementa, amplía o adapta a condiciones cambiantes, y solucionar dificultades prácticas.

⁵⁷ Consúltese: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296>

⁵⁸ Véase: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/05/02/>

⁵⁹ Consúltese: https://seafarersrights.org/legal_database/ilo-imo-resolution-a-93022/

⁶⁰ Por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas el 11 de junio de 2014 por la Conferencia Internacional del Trabajo. Consúltese: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/131/oj>

un instrumento único y coherente que reúna todas las normas actualizadas del trabajo marítimo internacional.

Dedicándole un apartado dentro de la normativa internacional por la transcendencia que tiene este Convenio⁶¹, es necesario analizarlo detenidamente para ver la evolución de la normativa en cuanto a la mejora de las condiciones laborales y de vida de la *gente de mar*.

a) Introducción

Se trata de un instrumento global que pretende extender el derecho de la *gente de mar* a unas condiciones de trabajo decentes y contribuir a crear unas condiciones de competencia justas para los armadores. Su vocación de aplicación universal, su particular estructura y contenido le convierten en una norma de extraordinaria importancia en el ámbito marítimo comercial (Fernandez-Quirós Tuñón y Barros García 2013).

El 20 de agosto de 2013 se produce la entrada en vigor del Convenio⁶² sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, también conocido por sus siglas en inglés como MLC 2006. Fue aprobado en Ginebra en la 94ª Conferencia Internacional de Trabajo el 23 de febrero de 2006, que correspondía a su 10ª reunión marítima. Sin votos en contra y con cuatro abstenciones. Esta norma ha dispuesto de una prolongada *vacatio legis*⁶³, ya que su

⁶¹ Sobre dicho convenio: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/lang-es/index.htm>

⁶² En el momento de la elaboración de este estudio, el número de países que lo han ratificado asciende a 97, con el 91% de arqueo bruto de la flota mundial, para una consulta actualizada de las ratificaciones consúltese:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:31233_1.

En el ámbito europeo, el MLC se incorporó al Derecho de la UE mediante la *Directiva 2009/13/CE* del Consejo, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte ETF) celebrado el 19 de mayo de 2008.

⁶³ En el ámbito del Derecho Civil, se denomina al período que transcurre desde la publicación de una norma hasta su entrada en vigor.

entrada en vigor tiene lugar doce meses después de la fecha en la que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados miembros de la OIT que, en conjunto, posean como mínimo el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial (Fernandez-Quirós Tuñón y Barros García 2013).

El MLC es un instrumento muy ambicioso que reviste una doble finalidad: por un lado, la mejora del transporte marítimo, que deberá tender a convertirse en un tráfico más seguro, más ecológico y más transparente; de otro, la dignificación del trabajo en el mar, garantizando el respeto a los derechos laborales de los marinos y actualizando los primitivamente reconocidos dada su obsolescencia. De modo que la suma de ambas acciones dé lugar a lo que se viene denominando el trabajo decente en el sector (Inmigración 2009).

La pretensión de este Convenio es ser una norma universal y de una aplicación uniforme, de fácil comprensión y actualización. Constituye el “cuarto pilar” del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo junto con los tres convenios de la OMI: el Convenio SOLAS de 1974, sobre la seguridad de la vida humana en el mar; el Convenio MARPOL de 1973, sobre la prevención de la contaminación en el mar; y el Convenio STCW de 1978, standards on training, certification and watchkeeping (normas de formación, titulación y guardia), revisado en 1995, relativo a la titulación marítima y a la guardia en el puente de mando. Estos cuatro convenios garantizan la eliminación de buques subestándar⁶⁴ además de la búsqueda de un trabajo marítimo decente (Chaumette 2009).

Como veremos a lo largo de este apartado, paralelo al desarrollo y adaptación del Convenio, pronto se vio la necesidad de modificar el Convenio Refundido mediante varias enmiendas, puesto que el texto internacional sólo abordaba las cuestiones en cuanto a responsabilidad civil y las indemnizaciones relacionadas con las reclamaciones

⁶⁴ Por buques subestándar entendemos buques que no cumplen con las prescripciones sobre seguridad marítima impuestas por IMO a través de los convenios internacionales de obligado cumplimiento por los Estados de abanderamiento que han adoptado dichos convenios.

de la *gente de mar* en caso de muerte, lesiones corporales y abandono de la *gente de mar* en puertos extranjeros de una manera muy tangencial (Basurko 2018).

b) Estructura del MLC

Cabe destacar la flexibilidad⁶⁵ de este Convenio, diseñado como instrumento universal con una proyección de doble vertiente. Por una parte, se busca el mayor número de ratificaciones posibles por los distintos países. Por otro lado, las disposiciones elaboradas en el MLC se aplican tanto a buques que enarbolan el pabellón de países que lo hayan adoptado, así como a aquellos países que, sin haberlo adoptado, sus buques arriben a puertos de un Estado firmante (Fernandez-Quirós Tuñón y Barros García 2013).

El MLC consta de una estructura compleja y novedosa, compuesta por tres partes diferenciadas pero relacionadas entre sí: los Artículos, el Reglamento y el Código.

Por un lado, los Artículos y el Reglamento establecen los derechos, principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Estados parte. Por otro lado, está el Código, en el que se detalla la aplicación del Reglamento, que comprende dos partes, la parte A, integrada por las normas de cumplimiento obligatorio, y la parte B, que incluye pautas de carácter no obligatorio (Serna 2009).

El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos⁶⁶:

- Título 1: Requerimientos mínimos para trabajar a bordo de buques.
- Título 2: Condiciones de empleo.
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento y alimentación servicio de fonda.

⁶⁵ Se busca el mayor consenso en su ratificación ofreciendo cierto margen de flexibilidad en la aplicación de MLC, cuyo objetivo es ir mejorando paulatinamente la protección de la gente de mar, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector y de las circunstancias de cada país.

⁶⁶ Cada título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular, o a una medida de control de la aplicación, en el caso del título 5.

- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.

El Convenio tiene tres grandes objetivos (Serna 2009):

- 1º Establecer en el Articulado y Reglamento, un conjunto sólido de principios y derechos.
- 2º Permitir, a través del Código, que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos.
- 3º Asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).

Pero no solo se plasma esta flexibilidad con lo mencionado anteriormente, sino a través de los dos medios que se describen a continuación (Fernandez-Quirós Tuñón y Barros García 2013):

- Se ofrece la posibilidad⁶⁷ de dar cumplimiento a los principios y derechos de la parte A del código⁶⁸ mediante disposiciones de su legislación o medidas que sean sustancialmente equivalentes⁶⁹, salvo que se disponga otra cosa expresamente en el Convenio.
- Formular de manera general muchas disposiciones obligatorias de la parte A, proporcionando un margen más amplio a la hora de adoptarlas en el plano nacional.

⁶⁷ Apartado 3 del artículo VI del MLC

⁶⁸ El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del presente Convenio.

⁶⁹ Se considera que toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente si el Estado miembro verifica que favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o disposiciones pertinentes de la parte A del Código.

Además, se incluye un sistema de certificación novedoso, mediante dos documentos: el Certificado de Trabajo Marítimo (CTM)⁷⁰ y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)⁷¹. Ambos acreditan que las condiciones de trabajo a bordo del buque se adecuan a lo previsto en el presente Convenio⁷². Dichos documentos además de otros son los que se aportan en las inspecciones de buques en puerto. Estas inspecciones se basan en un doble sistema de control para el cumplimiento de las normas. Por una parte, está el control que ejerce el Estado de abanderamiento⁷³ y, por otra, el control del Estado Rector del Puerto⁷⁴ (Moreno 2015).

Asimismo, el Certificado y la Declaración deberán llevarse a bordo del buque y exponerse en un lugar visible que sea accesible a la *gente de mar*, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro (Fernandez-Quirós Tuñón y Barros García 2013).

⁷⁰ Es el documento que acredita que las condiciones de trabajo y vida de la gente de mar a bordo del buque, incluidas las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones adoptadas, han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación del MLC.

⁷¹ Es el documento en el que se indican las disposiciones nacionales por las que se aplica el MLC en lo que atañe a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, se describen las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento de dichas disposiciones a bordo del buque o buques de que se traten.

⁷² Los certificados serán exigidos obligatoriamente a buques de transporte marítimo a los que se hace mención en el art. II.3 del MLC: a) de arqueo igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales; b) de arqueo igual o superior a 500 que enarbolan el pabellón de un Miembro y operen desde un puerto o entre puertos, de otro país, o que voluntariamente se acrediten.

⁷³ Un control que verifica la adecuación del buque a las normas y requerimientos establecidos a través de los correspondientes certificados acreditativos.

⁷⁴ Permite que los Estados ribereños controlen que los buques que lleguen a sus puertos lleven a bordo los distintos certificados exigidos. De esta forma, no sólo se controlan los buques abanderados en países ratificantes, sino que también se controlan los que no hayan ratificado el Convenio, viéndose afectados por las inspecciones respecto de los mínimos establecidos por el MLC. De esta forma se establece el principio de “trato no más favorable”, ello permite asegurar que tales buques no reciben un trato más favorable que redunde en una desventaja o desigualdad competitiva para los buques de los Estados signatarios.

c) **Ámbito de aplicación**

Su ámbito de aplicación se extiende a todos los buques, ya sea de propiedad privada o pública, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales⁷⁵. Quedan expresamente excluidos de su ámbito de aplicación los buques dedicados a la pesca⁷⁶ u otras actividades similares, las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*⁷⁷ y los juncos⁷⁸, igualmente los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

Además, no se aplicará a los buques que naveguen exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

d) **Obligaciones y responsabilidades en materia de repatriación.**

Centrándonos en la cuestión principal de este estudio, analizamos la Regla 2.5 del presente Convenio, enfocada en la repatriación, en la que se recopila toda la normativa anteriormente existente⁷⁹ siguiendo con el carácter refundidor⁸⁰ de MLC.

⁷⁵ Por actividades comerciales entendemos (estiba, desestiba, carga, descarga, trasbordo, tráfico de pasajeros, avituallamiento), descartando la actividad pesquera y deportiva o recreo.

⁷⁶ A los pescadores no se les aplica el CTM, 2006. Sin embargo, las Directrices OMI/OIT de 2001 sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (Resolución A.930(22)), que no son vinculantes, también se aplican a los buques pesqueros que realizan viajes internacionales.

⁷⁷ El dhow es una embarcación a vela de origen árabe, caracterizada por su velamen triangular y bajo calado, contando normalmente con un solo mástil, aunque pueden llevar más.

⁷⁸ Los juncos son embarcaciones propias de los mares y ríos de China, Japón y otras naciones del sudeste asiático.

⁷⁹ Por lo que se refiere a repatriación, en el Convenio OIT núm. 23 (1926) y en el Convenio OIT núm. 166 (1987), ya se establecían en términos concretos el derecho a la repatriación de los trabajadores del mar.

⁸⁰ De hecho revisa los siguientes convenios: Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7), Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm.8), Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9), Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16), Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22), Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54), Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o

Según el MLC, la finalidad de esta regla es asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar, ya que existen las siguientes premisas:

- La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código.
- Los Estados Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras⁸¹ para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.

En esta regla no se identifica expresamente quién es el sujeto obligado a sufragar la repatriación, pero de la regulación del Código, en su parte obligatoria (parte A), se

accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57), Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68), Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72), Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73), Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75), Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76), Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91), Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93), Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109), Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145), Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146), Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163), Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164), Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

⁸¹ Por un lado, se obliga al Estado Miembro a exigir a los buques que enarbolan su pabellón, la necesidad de aportar garantía financiera para garantizar la repatriación sin costo alguno para la gente de mar. Por otro lado, la propia obligación a los armadores de constituir el mecanismo de dicha garantía financiera, por lo que se establece un doble nivel de obligación (Basurko 2009).

desprende que el sujeto responsable es el armador, aunque junto a este puede surgir una responsabilidad subsidiaria estatal⁸² (A. V. Palacio 2009).

Es obvio el carácter incompleto del MLC en estas materias⁸³, y en concreto en el caso de abandono. No obstante, el abandono es sólo uno de los supuestos de la necesidad de repatriación.

8.4.2 Garantía financiera frente al abandono de la gente de mar

Al hilo de las obligaciones y responsabilidades en materia de repatriación, la regulación jurídica de la provisión de garantías financieras para la repatriación en el supuesto de abandono queda incompleta en el MLC.

Simultáneamente a la aprobación del MLC, se le encomendó al Grupo Mixto OMI/ILO⁸⁴, la tarea de elaborar una regulación jurídica que pudiera incluirse en el mencionado Convenio de 2006 e incluso en otros instrumentos posteriores⁸⁵. Cabe mencionar que, en el 2001 la OMI adoptó la *Resolución A930 (22)* el 29 de noviembre, por la que se aprobaron las Directrices⁸⁶ para la provisión de garantías financieras para los casos de abandono.

⁸² En el epígrafe 5.a) de la presente Regla “la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la gente de mar interesada; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual sea nacional la gente de mar podrá organizar la repatriación y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque; b) el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar”.

⁸³ El Convenio no aborda muchas de las disposiciones que sí se recogen en las Resoluciones de Grupo Mixto OMI/OIT.

⁸⁴ En 1998, se establecieron el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

⁸⁵ El grupo Mixto OMI/OIT llevaba trabajando en esta materia desde 1999, puesto que la OIT y la OMI reconocían desde hace mucho tiempo la existencia del problema.

⁸⁶ Es sabido que las directivas son recomendaciones de carácter no obligatorio que intentan asentar las bases para el desarrollo de posteriores normativas relativas a una materia, no se aplican directamente a diferencia de un Reglamento, sino que cada país lo tiene que trasponer a su legislación nacional. Es por lo

Tras un arduo trabajo por parte del Grupo Mixto OMI/ILO, que concluyó con una Propuesta de texto para una enmienda al MLC, que vio la luz en la 103ª Conferencia Internacional del Trabajo de 2014 (M. A. Palacio 2009).

En el ámbito comunitario, la UE tiene un papel relevante en cuanto al desarrollo de normativa en materia de regulación del transporte marítimo. Son conocidos los llamados “paquetes de seguridad marítima Erika I, II y III” que, tras diversos accidentes marítimos de gran magnitud e importantes daños medioambientales ocasionados, hizo despertar un gran interés a la Comunidad sobre la elaboración de medidas de legislación en seguridad marítima. En concreto, en el paquete “Erika III”, ya se mencionaba dichas responsabilidades y garantías financieras referidas a los propietarios de los buques⁸⁷, donde en el texto propuesto por la Comisión Europea hace mención a la protección económica adaptada a la *gente de mar* en caso de abandono (Regiones 2006).

En el tercer paquete de seguridad marítima, se recogía la *Directiva 2009/20/CE* de 23 de abril relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo. La finalidad de esta directiva era incorporar al Derecho Comunitario tanto el MLC como la citada *Resolución A.930 (22)*, pero finalmente se aprobó dicha directiva sin acoger la regulación de abandono, quedando su ámbito de aplicación restringido al seguro de propietarios de buques para las reclamaciones de derecho marítimo (A. V. Palacio 2009).

que su falta de obligatoriedad constituye un claro obstáculo para su efectividad. Sobre este tema consúltese: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A14527>

En este contexto, la resolución recomienda medidas a ser implementadas por los armadores para asegurar la provisión de un sistema de seguridad financiera adecuada en caso de abandono de los marinos, incluyendo las principales características y el alcance de la cobertura de estas garantías, así como los certificados de dicho sistema. Vid.: <https://docplayer.es/11795703-Resolucion-a-930-22-aprobada-el-29-de-noviembre-de-2001-punto-10-del-orden-del-dia.html>

⁸⁷ Véase en el punto 7 la propuesta de Directiva sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques, en particular, el apartado de recomendaciones, art. 1: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1587030246257&uri=CELEX:52006AR0043>

8.4.3 Enmienda al MLC 2014

Como se ha señalado con anterioridad, son numerosas las reuniones del Grupo Mixto Especial de Expertos de la OMI/OIT sobre la responsabilidad en caso de abandono debido a la falta de consenso en la materia.

Fruto de ello, las directrices elaboradas se ven traducidas en una serie de enmiendas⁸⁸ al MLC adoptadas por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014, siendo su entrada en vigor el 18 de enero de 2017⁸⁹.

En esta enmienda se introduce en el texto del MLC la Norma A2.5.2 sobre “Garantía financiera”, por el que se establecen los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera⁹⁰ que sea rápido y eficaz para asistir a la *gente de mar* en caso de abandono⁹¹. Recordemos que en el Convenio sólo se detallaban los casos en los que la *gente de mar* tiene derecho a ser repatriada.

Como se describe en la enmienda, los Estados miembros deben exigir a los armadores que enarboleden su pabellón, un certificado a bordo⁹² que pruebe la existencia de la garantía financiera y los requisitos estipulados de acuerdo con el MLC.

⁸⁸ Sobre este asunto consúltese el texto completo de las enmiendas al Código del MLC mencionada adoptado por España en el BOE núm. 76, de 30 de marzo de 2017: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-3411

⁸⁹ La entrada en vigor supone la materialización de la *Directiva 2018/131* del Consejo de la UE de 23 de enero de 2018 por la que se aplica el acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), para modificar la *Directiva 2009/13/CE* de conformidad con la enmienda mencionada al MLC.

⁹⁰ En España, el Ministerio de Fomento emitió un oficio dirigido a la Asociación de Navieros españoles (ANAVE), por el que se insta a todas las empresas asociadas a contratar un seguro privado con un P&I (Clubes de protección e indemnización) con la finalidad de cubrir los requerimientos del MLC, quedando visible y como es tradición, la falta de interés en adaptar nuestra regulación interna al MLC, tal vez por el hecho de que la flota mercante española está muy mermada y la mayoría de la gente de mar es contratada para prestar sus servicios en buques de pabellones extranjeros.

⁹¹ En consecuencia, se considera el caso de abandono como definido en el MLC a partir de esta enmienda, y en el momento de su denuncia, se hace efectivo el incumplimiento del MLC o de las condiciones de contratación de la gente de mar.

⁹² Este certificado debe ser expedido por la entidad de la garantía financiera, en el caso de haber más de una, será necesario el certificado de cada una de ellas. Podrá ser sustituido por otro documento que

Por lo tanto, será obligatorio para los buques de pabellones miembros del MLC y de los que entren dentro del ámbito del Convenio, así como los buques que estén obligados a llevar a bordo el Certificado de trabajo y la Declaración de conformidad.

8.4.4 Enmienda de 2018 al MLC

El texto de la mencionada enmienda al Código⁹³ hace referencia a entre otras cuestiones, a la Regla 2.5, en concreto a la Pauta B2.5.1 – Derecho a repatriación⁹⁴ por el que se introduce en el MLC que el plazo de la repatriación de la gente de mar interesada puede expirar en el caso de que este no se reclame en un periodo de tiempo razonable.

8.5 CONVENIO MARÍTIMO LABORAL 2006 EN EL DERECHO ESPAÑOL

El presente convenio se adoptó al Derecho español a través del Real Decreto 357/2015, del 8 de mayo⁹⁵, así como sus enmiendas anteriormente mencionadas. Para el control del cumplimiento e inspección del MLC, el Estado español delega esta tarea en distintos organismos:

- Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Instituto Social de la Marina (ISM).
- Dirección General de la Marina Mercante (DGMM).

La normativa interna designa una serie de entidades que son las encargadas de garantizar el cumplimiento de las disposiciones del MLC, en cuanto a las condiciones de

acredite que se cumplen las mismas funciones que un certificado. Deben de ir expuesto en un lugar visible y accesible a la gente de mar, redactado en inglés o acompañados de traducción.

⁹³ La fecha de entrada en vigor es el 26 de diciembre de 2020.

⁹⁴ Sobre esta cuestión puede consultarse en la página : <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-es/index.htm>

⁹⁵ Véase BOE núm. 111, de 9 de mayo de 2015: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2015/05/08/357>

trabajo y vida de la gente de mar en buques que enarbolan el pabellón español (Sarquella 2017).

a) Inspección de Trabajo y Seguridad Social

El cuerpo de inspectores de Trabajo de la Seguridad Social se rige por la Ley 23/2015, de 21 de julio⁹⁶, ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Es un servicio público al que corresponde ejercer la vigilancia del cumplimiento de las normas del orden social. De igual forma, asume las competencias para exigir las responsabilidades pertinentes, tal como el asesoramiento y, en su caso, conciliación, mediación y arbitraje en dichas materias, lo que efectuará de conformidad con los principios del Estado social y democrático de Derecho que consagra la Constitución Española, y con los Convenios número 81⁹⁷ y 129⁹⁸ de la Organización Internacional del Trabajo. Por tanto, le competen la vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y contenido de los convenios colectivos en el ámbito de la ordenación del trabajo y relaciones sindicales, prevención de riesgos laborales, seguridad social y empleo, y por consiguiente del MLC (Sarquella 2017).

b) Instituto Social de la Marina (ISM)

Por otra lado, el ISM es una entidad gestora con personalidad jurídica propia⁹⁹, de ámbito nacional, adscrita a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social dependiente

⁹⁶ Véase: <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/07/21/23>

⁹⁷ Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947.

⁹⁸ Convenio sobre la inspección de trabajo, 1969.

⁹⁹ Es un concepto básico propios del derecho. La idea fundamental consiste en reconocer que alguien (una persona) o una entidad (empresa, asociación o fundación), tiene unos derechos y obligaciones. En definitiva, la persona jurídica atribuye la titularidad de deberes y obligaciones en cuanto que el poseedor de los mismos los tiene por el simple hecho de existir y sin que sea necesario su aceptación. Al tener titularidad de derechos y obligaciones, la persona o entidad ya puede obrar legalmente. Consúltase: www.definicionabc.com

del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, que tiene como tarea la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar¹⁰⁰, así como la inscripción de empresas, altas y bajas de los trabajadores acogidos a dicho régimen especial y demás competencias reconocidas en las normas reguladoras de éste.

Realiza funciones¹⁰¹ recaudatorias de las aportaciones del sector marítimo-pesquero, en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social. Presta asistencia sanitaria y hospitalaria a los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional en los establecimientos propios del mismo Instituto. La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar se mantiene a bordo y en el extranjero utilizando sus propios medios, tales como Centro Radio-Médico, Banco de datos, Centros en el extranjero, buques sanitarios y otros que puedan implantarse, o acordando la evacuación y repatriación de los trabajadores enfermos o accidentados (Instituto Social de la Marina 2020).

Este organismo oficial es el encargado de prestar asistencia a marinos de nacionalidad española en el extranjero en el caso de abandono por empresas insolventes, apresamiento, naufragios y otros análogos en el extranjero.

c) Dirección General de la Marina Mercante

Por último, dentro de las entidades encargadas de la inspección del MLC la Dirección General de la Marina Mercante (en adelante DGMM), perteneciente al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española¹⁰². Esta institución ejerce las

¹⁰⁰ Consúltase: <http://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Trabajadores/Afiliacion/10548/32840>

¹⁰¹ En el RD 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. Véase: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2011/04/08/504/con>

¹⁰² Consúltase art. 9 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

funciones¹⁰³ que se le encomiendan en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante y las del propio ministerio.

Además, se encargará de expedir y renovar el Certificado de Trabajo Marítimo¹⁰⁴ y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima a los buques de aplicación en las disposiciones del MLC (Piris 2017).

Por otro lado, los inspectores autorizados para realizar las inspecciones en puerto por el Estado Rector de puerto serán los funcionarios habilitados con arreglo a los acuerdos internacionales para esta tarea por la DGMM (Sarquella 2017).

La estructura de la DGMM se compone de los siguientes órganos con rango de Subdirección general:

- De Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, que le corresponden las funciones a), b), c), d), e), f) y g).
- De Normativa Marítima y Cooperación Internacional, que le corresponden las funciones h), i), j) y m).
- De Coordinación y Gestión Administrativa, cuyas funciones corresponden con a k), l) y n).

¹⁰³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Véase: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2011/09/05/2>

¹⁰⁴ Este certificado tendrá valor de presunción *iuris tantum*, es decir, es una presunción establecida por ley y que admite prueba en contra, o lo que es lo mismo, permite probar la inexistencia de un hecho o derecho.

9 BANDERAS DE CONVENIENCIA Y REGISTROS ABIERTOS. SU INFLUENCIA EN EL ABANDONO DE BUQUES Y TRIPULACIONES

En vista de la extensión de este apartado, quiero dar una visión general del tema y mencionar determinados aspectos y términos jurídicos con el fin de tener claro algunos conceptos para dar respuestas a algunas preguntas como: ¿Qué es el registro de buque? ¿Qué significa abanderar un buque? ¿Cuándo aparecen y cómo se ha transformado a lo largo de la historia? ¿Qué implicación y perjuicios tiene para un marino? En los sucesivos subapartados se tratará de dar respuestas a estas cuestiones y algunas más.

9.1 EVOLUCIÓN DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

En la actualidad, el uso de las banderas de conveniencia es una práctica heredada por la crisis del petróleo y el descenso del comercio internacional del siglo XX en una economía globalizada que alimenta la competencia entre diferentes armadores de cualquier país por dar el precio más bajo de los fletes (Transporte 2019).

Ofrecer fletes más económicos implica la reducción de costes productivos de forma general para ser competitivos, por lo que registrar¹⁰⁵ un buque en un pabellón de conveniencia o también conocido como “registro de matrícula abierta¹⁰⁶” de un país diferente al del armador/propietario, tiene grandes ventajas fiscales y jurídicas. ¿Y por qué? Pues por la sencilla razón de que los registro abierto o pabellones de conveniencia pertenecen a países en vía de desarrollo, paraísos fiscales o del Tercer Mundo, con poca o ninguna relación con el mar, los cuales no poseen suficiente infraestructura y capacidad para supervisar los buques bajo su pabellón, ofrecen una exención de tasas, ajustándose a la liviana legislación del país del pabellón abanderado eludiendo así las obligaciones nacionales del armador en materia de derechos de los trabajadores del

¹⁰⁵ Registro de buque: es el acto administrativo obligatorio por el que se inscribe un buque abanderado en el Estado de registro.

¹⁰⁶ A lo largo de este apartado se mencionarán indistintamente los términos “bandera de conveniencia”, “pabellones de conveniencia”, “registros abiertos”, “registros de matrícula abierta” o sus siglas en inglés FOC (Flags Of Convenience).

mar, seguridad marítima, protección del medioambiente marino (la más atractiva de este tipo de registros), menor control sanitario y protección de las tripulaciones (A. Luaces 2009). Otros factores por los que los armadores obtén por este tipo de registros es la eficacia en cuanto a las demoras administrativas¹⁰⁷, la certificación, la conexión con servicios financieros y logística de apoyo, aumentando el rendimiento, y la presencia de un marco de seguridad cibernética (F. I. Transporte 2019).

Cabe destacar que, por regla general, debe haber un “vinculo genuino” entre el armador que opera el buque y el pabellón de abanderamiento bajo el que navega, según se estipula en la UNCLOS (F. I. Transporte 2019) .

Los registros abiertos¹⁰⁸ ofrecen la posibilidad de no tener ninguna vinculación con el país de abanderamiento por parte de los armadores así como el salto a otro pabellón de abanderamiento, puesto que en la mayoría de los casos no son entidades gubernamentales, sino empresas privadas operadas por agentes fuera del país de registro, lucrándose de los beneficios compartidos con los registros de bandera y compitiendo entre ellas por captar nuevos registros en detrimento de todos los avances por los que se lucha por mejorar el sector de la Marina Mercante a nivel mundial (Platform, 2019).

De acuerdo con la Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), los principales registros de libre matrícula se encuentran en países en desarrollo. Cerca del 76 % del tonelaje mundial está abanderado en países en desarrollo, el 23 % en países desarrollados y menos de un 1 % en países con economías en transición, ello tiene una consecuencia directa a la hora de ratificar los convenios internacionales. Según IMO, para que un convenio entre en vigor es necesario que sea

¹⁰⁷ Un ejemplo puede ser la reducción de la demora en puerto a causa de las inspecciones portuarias si la bandera del buque goza de buena reputación.

¹⁰⁸ La principal diferencia entre este registro y el cerrado o 1º registro es que armadores extranjeros pueden registrar sus buques en países diferentes a los de procedencia del armador, es decir, el país de registro permite la propiedad y/o control de sus buques mercantes por extranjeros. Existe también los registros especiales, que se consideran un híbrido entre los dos anteriores, con una legislación más flexible en materia de tratamiento fiscal y laboral, no así en el aspecto de la seguridad marítima, que mantiene la misma exigencia, permitiendo la inscripción de un armador independientemente de su nacionalidad.

ratificado por un número de Estados contratantes, es decir, que sea incorporado es su legislación nacional y que además representen entre todos ellos un porcentaje global significativo de la flota mundial (Platform 2019).

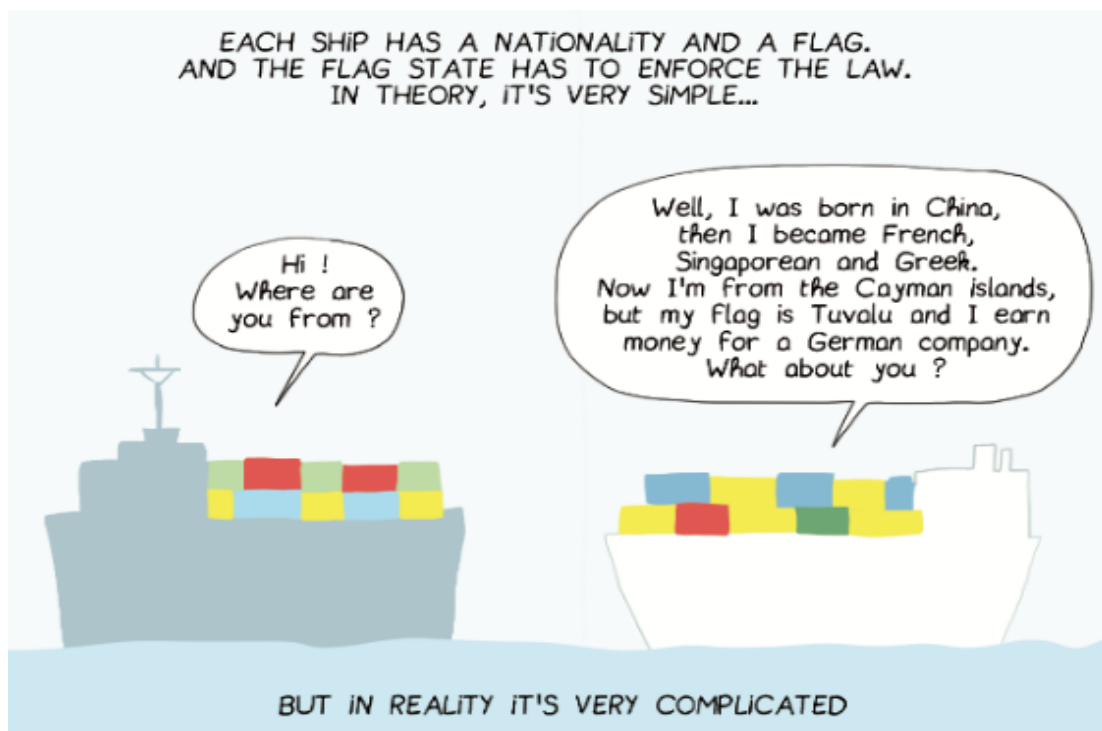


Figura 02: Viñeta sobre las banderas de conveniencia y la facilidad de cambio de registro según conveniencia.

Fuente: <https://www.shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/focs/>

Por consiguiente, existen Estados que por su porcentaje de flota mundial poseen gran poder de influencia¹⁰⁹ en los estándares internacionales, condicionando la entrada en vigor de dichos convenios internacionales en función de sus propios intereses económicos.

¹⁰⁹ Solo hay que observar en la página web de la OMI para ver quien contribuye financieramente de forma más significativa, en los presupuestos de 2014-2015, se puede observar una lista con los diez principales contribuyentes, liderando la misma Panamá, seguida de Liberia y a esta le sigue Islas Marshall. No obstante, la cantidad con la que ha de contribuir cada Estado Miembro depende fundamentalmente del tonelaje de su flota mercante. Consúltase: <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>

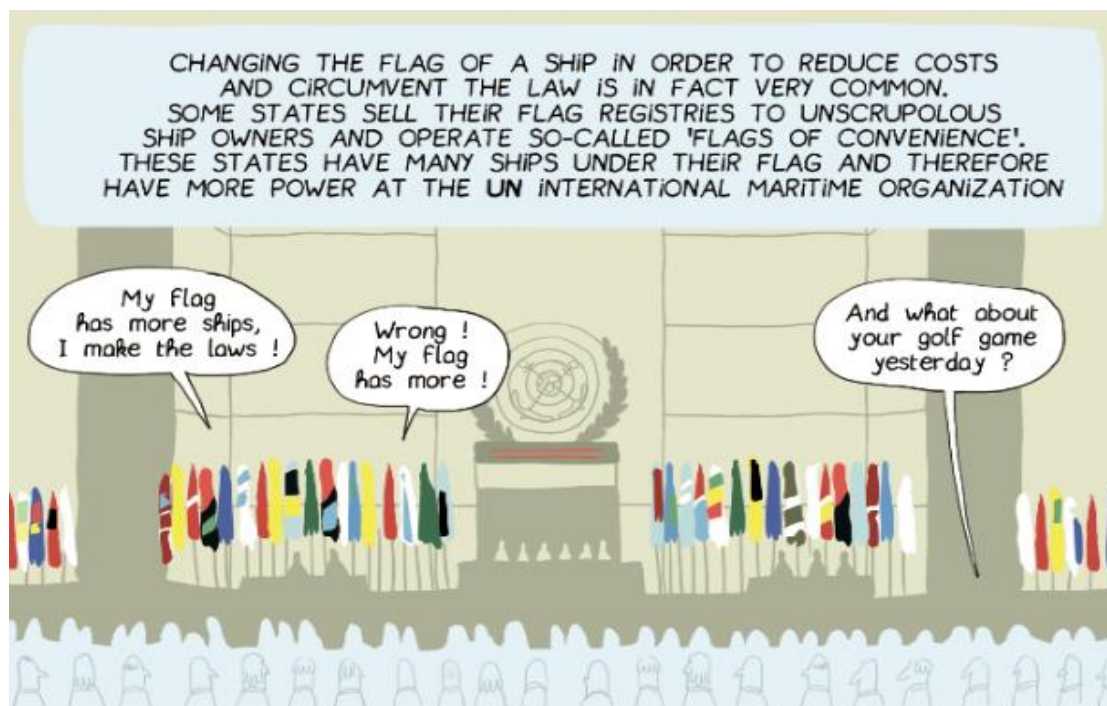


Figura 03: Viñeta sobre la influencia de los registros abiertos debido al peso que ejerce el porcentaje de flota mundial que enarbolan dichos registros a la hora de elaborar convenios internacionales.

Fuente: <https://www.shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/focs/>

Los países más influyentes son en este caso Panamá, Islas Marshall y Liberia, que no son grandes propietarios de buques¹¹⁰. Además estos registros se especializan en un buque determinado, como es el caso de Panamá, en términos de valor comercial, posee casi el 24% de la flota mundial de graneleros de carga seca, incluido tonelaje de titularidad principalmente japonesa; el 17% de la flota de buques petroleros y gaseros esta registrado en las Islas Marshall, incluidos muchos buques de titularidad griega; el 27% de la flota mundial de transbordadores y buques de pasaje, incluidos cruceros de los Estados Unidos, están registrados en las Bahamas; y el 16% de la flota de portacontenedores esta abanderado en Liberia, incluidos muchos buques de titularidad alemana (UNCTAD, 2018).

¹¹⁰ Las cinco principales economías armadoras para el año 2019 eran Grecia, Japón, China, Singapur y Hong Kong, representando más del 50% del tonelaje mundial.

El contenido de la tabla I, muestra los países considerados por el Comité de Practicas Aceptables de la ITF como banderas de conveniencia, órgano formado conjuntamente por sindicatos marítimos y portuarios de la ITF y encargado de dirigir la Campaña de ITF contra las banderas de conveniencia:

TABLA I. Países con registro abierto

Antigua y Barbuda	Jamaica
Bahamas	Líbano
Barbados	Liberia
Belice	Madeira
Bermudas (Reino Unido)	Islas Marshall (Estados Unidos)
Bolivia	Malta
Camboya	Mauricio
Islas Caimán	Moldavia
Comoras	Mongolia
Chipre	Myanmar
Guinea Ecuatorial	Antillas holandesas
Islas Faroe (FAS)	Corea del Norte
Segundo Registro Internacional Francés (FIS)	Panamá
Segundo Registro Internacional Alemán (GIS)	San Vicente
Georgia	Sri Lanka
Gibraltar (Reino Unido)	Tonga
Honduras	Vanuatu

Fuente: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>

9.2 PERJUICIOS PARA LOS MARINOS

En este apartado quiero centrarme y hacer hincapié sobre cuál es el impacto directo de los registros abiertos o banderas de conveniencia en las tripulaciones de estos buques. Los armadores, tanto por la situación actual de los mercados internacionales como por su afán de conseguir el máximo beneficio, encuentran en estos registros la vía perfecta para evitar de manera legal las estrictas regulaciones impuestas por los Estados de países que enarbolan a sus buques en su propio registro, asumiendo toda la carga de la legislación en materia de seguridad, medioambiente y derechos humanos.

Particularmente, las banderas de conveniencia afectan de forma directa a la tripulación, puesto que en estos registros abiertos se le niegan derechos humanos y sindicales básicos debido a que no cumplen las normas sociales mínimas lo que da lugar a los armadores a contratar mano de obra extranjera, más barata. Sus países de origen poco pueden luchar por ellos, a bordo se aplican las reglas del país de registro.

La gente de mar a bordo de buques de registro abierto sufre frecuentemente todas o algunas de las siguientes situaciones (F. I. Transporte 2019):

- Salarios bajos o falta de salario (a estas tripulaciones a menudo se les debe grandes cantidades de dinero).
- Falta de agua potable limpia y alimentos adecuados.
- Largos periodos de embarque sin respetar los periodos de descanso, con la consecuente acumulación de estrés, fatiga, etc.
- Los buques no están en condiciones seguras por falta de mantenimiento.
- Estos buques presentan un mayor índice de lesiones.
- Si el marino denuncia estas prácticas negligentes se arriesga a entrar en una lista negra por parte de las agencias de embarque, lo que significa la pérdida del empleo actual y futuro.

En relación con esto último, los buques de registros abiertos son los más propensos a ser abandonados debido a las inmovilizaciones por deficiencias detectadas por

personal técnico perteneciente a PSC¹¹¹. Sin duda, es el comienzo de la pesadilla para la tripulación, quedando en una situación de incertidumbre y asilamiento, situación que se alargará dependiendo de cuando se denuncie la situación de abandono y de la legislación nacional por la que se vea afectado el buque.

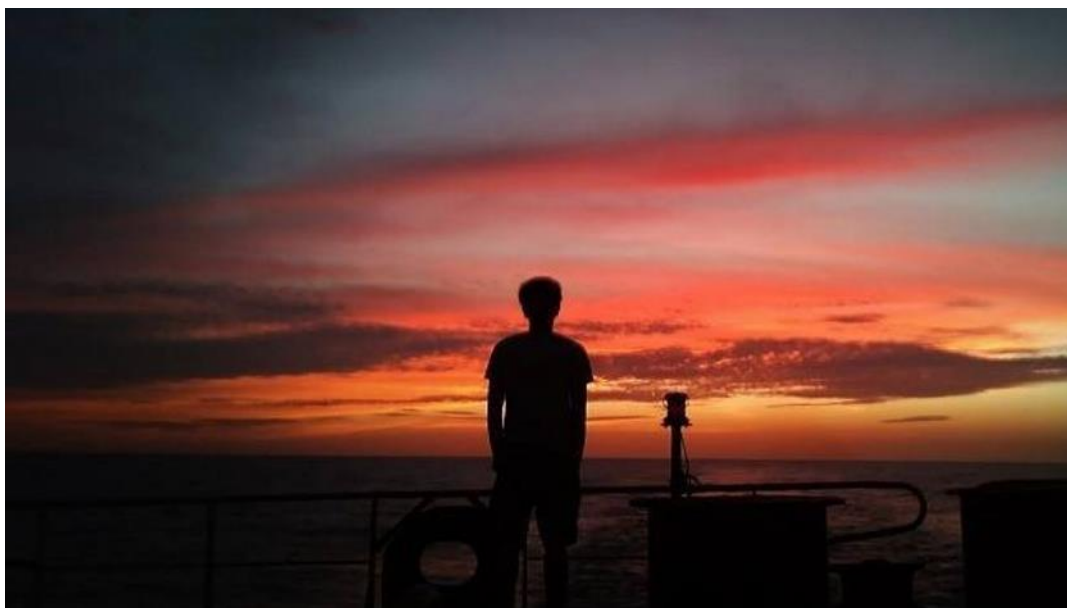


Imagen cortesía de Delimajunel

¹¹¹ Sobre esto se puede consultar las detenciones en la región del Paris Mou actualizadas en: <https://www.parismou.org/detentions-banning/current-detentions>

10 IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL ABANDONO PARA LOS MARINOS

Es esencial reconocer el impacto humano y emocional sobre la gente de mar y sus familias cuando se ven afectados por situaciones de abandono. La gente de mar se verá envuelta en una multitud de desafíos sociales, emocionales y legales, tales como (ISWAN 2019):

- Frecuentemente están muy lejos de casa y de sus familias.
- A menudo se encuentra en un país con un idioma, cultura y comida desconocidos.
- Los salarios devengados, además de las prestaciones previstas en el contrato de empleo y en la legislación nacional, se han dejado de percibir hace meses y pocos marinos no tendrán mucho dinero en efectivo, si es que lo tienen.
- Gran preocupación por la falta de asignación a sus familias, además de la situación de aislamiento agudizada por las circunstancias.
- Preocupaciones con respecto a los derechos legales y con inmigración u otras autoridades.
- Vulnerabilidad a los ojos de otras personas que deseen explotar su situación actual.
- Situación de inactividad agrava la presión psicológica que sufre la tripulación, a lo que se suma el deterioro de las condiciones de vida a bordo a medida que pasa el tiempo y empiezan a escasear los recursos.
- El aburrimiento extremo durante un período prolongado, agravado por la preocupación y el miedo genuino, puede crear algunas situaciones muy estresantes, que pueden ocasionar conflictos con otros miembros de la tripulación, o incluso con las autoridades, así como también puede comenzar a circular rumores o especulaciones que aumenten la tensión del ambiente.
- Renuncia a dejar el barco para ser repatriado por temor a que pierdan cualquier reclamo de pago atrasado.

- Pérdida de orgullo y miedo a volver a casa sin dinero.

Para las familias de la gente de mar el abandono puede suponer:

- Cese de asignaciones e incapacidad para cumplir compromisos financieros y gastos diarios.
- Preocupación por el bienestar y la salud de su familiar marino.
- No tienen la certeza de cuando los verán la próxima vez.
- Se crea una incertidumbre sobre cuándo la gente de mar podrá proporcionar medios económicos a la familia nuevamente. Cuanto más tiempo estén lejos de casa sin poder enviar dinero, más difícil será la situación en sus hogares. Por ello, sería más conveniente, regresar a sus hogares rápidamente después de la repatriación ofrecida por el Estado de pabellón, Estado Rector de puerto o proveedor de seguros P&I.



Foto en la que se observa la tripulación del buque M/V Panormitis AV¹¹² el 25 de julio de 2016

Fuente: www.splash247.com

¹¹² De acuerdo con Vesselfinder, MV PANORMITIS AV (IMO: 9088392, MMSI: 636311520), es un bulk Carrier construido en 1996 y actualmente navega bajo bandera de Liberia. En la foto aparecen 16 filipinos,

Las consecuencias que acarrearán, a largo plazo, las situaciones de abandono para la gente de mar han sido objeto de un interesante estudio sociológico. Este estudio está recogido en las obras de Erol Kahveci¹¹³, donde trata los casos del Buque Obo Basak, inmovilizado en Dunkerque por un periodo de nueve meses. Su trabajo se fundamenta en la entrevista a sus 29 marineros y sus respectivas familias, realizadas en un periodo de 4 años. En esta obra se puede contemplar las dificultades por las que pasan cuando los marinos vuelven a sus hogares, después de haber pasado un largo periodo sin tener comunicación o prácticamente ninguna con sus familiares. Nos muestra el panorama al que se enfrentan sus familias al no percibir ninguna remuneración durante meses, las deudas contraídas por acreedores en sus países de origen en el que todavía se practica esta forma de servidumbre. En el caso de que el marino optara por tomar medidas contra las agencias contratantes, se ven desamparados a verse incluidos en listas negras como represalia, lo que agrava aún más su aislamiento social y económico (Charbonneau 2009).

los cuales buscan ayuda a través de las redes sociales “Facebook”, en la que exponen su situación. Ellos dicen que hace cuatro meses que no perciben su salario, desde el mes de abril de 2016, estando la mayoría de ellos con su contrato finalizado y a bordo, razón por la que se niegan a abandonar el buque, por miedo a no percibir absolutamente nada si desembarcan. Algunos de ellos necesitan cuidados médicos y disponen de escasos recursos, lo que les tiene muy preocupados.

Véase <http://www.seamanrepublic.com/2016/07/unpaid-filipino-seaman-on-mv-panormitis-av-asking-help-to-go-home.html>

¹¹³ Véase << The case of Obo Basak >> y su otra obra << Neither at sea or ashore >> : https://www.researchgate.net/publication/302955734_NEITHER_AT_SEA_NOR_ASHORE_THE_ABANDONED_CREW_OF_THE_OBO_BASAK . También se puede descargar el simposio de Seafarer International Research Centre, Cardiff University – July 2005: <http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?article13963&lang=es>

11 EMBARGO PREVENTIVO DEL BUQUE EN ESPAÑA

Uno de los mecanismos de protección del crédito social es el que vamos a abordar en este apartado. Como vimos anteriormente, el armador debe proveer una serie de garantías para asegurar que las condiciones de trabajo de la gente de mar cumplen con los estándares del MLC. Si estas condiciones no se cumplieran, el marino puede optar por varias vías contempladas en el MLC para solucionar el problema, como presentar una queja formal en cualquier puerto de un Estado miembro, presentar una queja ante una asociación sindical o solicitar asistencia a su embajada o consulado. Aun así, de no llegar a buen puerto ninguna de las alternativas anteriores, queda como último recurso ejercer el derecho de embargo del buque, con el correspondiente procedimiento judicial¹¹⁴ y en la mayor brevedad posible (Sarquella 2017).

El embargo preventivo de un buque no es más que una medida cautelar dirigida a garantizar el cumplimiento de una resolución judicial o arbitral dentro del marco de la reclamación de los créditos marítimos (Basurko 2018). Consistente en la inmovilización del buque y, en consecuencia, una medida de carácter reaccionario, puesto que reporta unos importantes perjuicios económicos a quien lo explota, ya sea por costos operativos y de mantenimiento de la nave o por la importancia del factor tiempo en la dinámica de la explotación del buque, transporte de mercancía o pasaje.

Por otro lado, el buque constituye en sí, si no es el único, el principal elemento patrimonial cuya publicidad en el registro, lo hace fácilmente identificable por el acreedor marítimo y contra el cual actuar en caso necesario, a fin de satisfacer su crédito. Pero no es tarea sencilla dicha inmovilización, debido a la movilidad inherente de dicho bien mueble¹¹⁵ y al carácter internacional del tráfico marítimo, salvo que se

¹¹⁴ Presentación de la documentación acreditativa de la situación (contrato de trabajo, salarios pendientes, etc), ante un letrado especialista en la materia y que se contratan sus servicios por parte de los afectados. Existe una red de abogados especialistas en 62 países que ofrecen asistencia legal, a través de la web: <http://seafarersrights.org/lawyers/> puesta en servicio desde la sede de OMI.

¹¹⁵ Aquel bien que dada su naturaleza puede ser trasladado de un sitio a otro, ya sea utilizando su propia fuerza o bien una fuerza externa, con excepción de los que sean accesorios de los inmuebles. Enciclopedia jurídica, consultado el 10/04/2020 <http://www.enciclopedia-juridica.com/d/bien-mueble/bien-mueble.htm>

disponga de una adecuada regulación y se actúe con la debida celeridad y diligencia (Vidal 2014).

Un aspecto a tener en cuenta en este y otros apartados del trabajo es la definición de buque¹¹⁶, dada la importancia de la misma a la hora de aplicar cualquier normativa de índole nacional e internacional.

Como cita textualmente M^a del Pino Domínguez Cabrera “En todo caso parece que el tratamiento que se le dé al concepto de buque, en sentido estricto o sentido lato, reflejará bien el empeño de mantener, en el primer caso, un Derecho Marítimo integrante del Derecho Mercantil circunscrito y restringido al concepto de buque, o bien defender, en relación al segundo, la consideración de un Derecho Marítimo donde se mantenga la importancia del buque pero pierda su protagonismo, permitiendo el paso a otras realidades a las que no se puede permanecer ajeno” (Cabrera 2000).

En cuanto a la normativa referente a esta materia, el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques¹¹⁷ firmado en Bruselas de 10 de mayo de 1952 (en adelante CEPB 52), fue reemplazado por el actual Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques de 1999 (en adelante

¹¹⁶La definición de *buque* siempre ha sido un gran desafío al que se enfrenta toda normativa aplicada a los buques. Según que convenio internacional o normativa nacional, contempla una definición diferente, por lo que no hay un consenso que unifique a nivel internacional la definición mencionada.

Según M^a de Pino Domínguez Cabrera “en lo que no existen dudas es en los elementos básicos que integran el concepto de buque, esto es: a) la flotabilidad; b) la aptitud para navegar; e) la capacidad para transportar personas o cosas y, finalmente, e) el destino efectivo a la navegación”.

En España, en la Ley de Navegación Marítima (LNM), el art. 56 del cap. I, define buque como “todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”.

¹¹⁷ Este Convenio se caracteriza por contener una lista de créditos marítimos por lo que trabar el embargo, por remitir el desarrollo de las reglas de procedimientos y las relativas a la responsabilidad del embargante a la ley interna de cada Estado, y por hacer del embargo una medida que no determina por sí misma la competencia del órgano que ha de conocer el fondo del asunto. Estas características le permitieron obtener un gran número de ratificaciones, dotando de uniformidad internacional a la figura.

CEPB 99), firmado en Ginebra. Este último tuvo poca aceptación por los países, lo que supuso un número muy bajo de ratificaciones¹¹⁸.

En particular, en el Estado español, la aplicación de CEPB 99¹¹⁹ supuso un avance en el marco normativo marítimo¹²⁰, asegurando el principio de libre comercio y dotando de mayor seguridad jurídica en embargos preventivos de buques (Selma 2012). El objetivo fue establecer uniformidad entorno al embargo preventivo, mediante un instrumento que tenga en cuenta la evolución de ámbitos conexos¹²¹, además de mejorar defectos de contenido y redacción en el CEPB 52, ampliando significativamente la lista de créditos marítimos¹²² (Garrigues 2011).

En líneas anteriores se ha hablado de la cuestión del embargo preventivo, pero antes de aplicar esta medida cautelar, es necesario que se declare el estado de abandono del buque. En el Texto Refundido de la Ley de Puertos de la Marina Mercante

¹¹⁸ El Convenio Internacional de Ginebra de 1999 fue ratificado por 12 países, entre ellos España, tras la denuncia del CEPB 52. Esta denuncia fue debida a la falta de protección en los casos nacionales, buques españoles y acreedor y naviero con residencia en España. Como consecuencia, se aplicaba la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC), por lo que restaba agilidad al procedimiento de embargo, debido a la necesidad de aportar justificaciones documentales que fundasen la pretensión (Garrigues 2011).

¹¹⁹ El Convenio de Ginebra del 1999 entró en vigor el 14 de septiembre de 2011 (BOE nº 104, de 2 de mayo de 2011), surtiendo efecto el 28 de marzo de 2012, acompañado del RD Ley 12/2011, de 26 de agosto, derogando la Ley 2/1967, de 8 de abril, que complementó y facilitó la aplicación de las disposiciones del mencionado Convenio, puesto que España al ratificarlo, se reservó el derecho de excluir la aplicación del mismo a los buques de pabellones de Estados que no formen parte. Con lo que este RD predijo la aplicación general del Convenio de 1999 con independencia de la bandera del buque. Con la entrada en vigor el 25 de septiembre de 2014, de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, se mejoraron aspectos de la legislación anterior, contemplando alguna de sus normas respecto a la Ley de Enjuiciamiento Civil. Consúltase en <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>

¹²⁰ En este contexto, se ha de señalar que en España hemos asistido a una modificación normativa de enorme envergadura por lo que respecta a esta materia, ya que con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima (LNM) 2014, que se produjo el día 25 de septiembre de ese mismo año, la regulación actual concerniente al embargo es, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 470.1 LNM, el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra en el año 1999 (CEPB)61, así como en las disposiciones de la propia LNM (arts. 470 a 479 LNM) y también, de manera supletoria, la Ley de Enjuiciamiento civil (LEC 1/2000). De este modo, y a partir de esta fecha, deja de aplicarse en nuestro país, el Convenio de Embargo Preventivo de Buques, hecho en Bruselas el 10 de mayo de 1952, que hasta la fecha se había erigido como la norma internacional de aplicación.

¹²¹ Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993.

¹²² Para consultar la lista de créditos marítimos, véase el artículo 1 del instrumento de adhesión de España: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-7751-consolidado.pdf>

(TRLPM), se establece el procedimiento de declaración de abandono en su artículo 302 - *Buques Abandonados*, en el que se especifica claramente qué condiciones se tienen que dar para tramitar la situación de abandono de un buque en zona portuaria, para posteriormente proceder a subasta pública¹²³.

Al igual que la LNM supuso un gran cambio normativo, también surgieron cuestiones problemáticas en cuanto al procedimiento de embargo preventivo en España. Una de ellas es referente a la cuestión de fianza como requisito para proceder al embargo, y en particular, a la inclusión de un importe mínimo del 15% de la cuantía del crédito alegado incorporado en el art. 472.2 de LNM. Esta fianza tiene un impacto negativo en la gente de mar, puesto que en la mayoría de los casos no van a poder afrontar esta cuantía, imposibilitando esta opción para satisfacer sus créditos salariales y de otro tipo¹²⁴ (Basurko 2018).

Una posición que se ha mantenido en nuestro país¹²⁵ y que comparto es la eliminación del art. 472.2 en el caso de los créditos marítimos laborales y sociales con la finalidad de proteger a la gente de mar con carácter general y cumplir con lo establecido en el MLC.

Por último, cabe mencionar que en 2012 se adoptó en la Conferencia Internacional de Beijing del Comité Marítimo Internacional (CMI), el Anteproyecto de Convenio Internacional sobre las ventas judiciales extranjeras de buques y su reconocimiento¹²⁶,

¹²³ Es un procedimiento para la venta de un bien a través del cual se pretende determinar el comprador y el precio, según el sistema de competencia entre varios posibles compradores, adjudicando el bien al que mayor precio ofrezca. Sobre esto véase: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/subasta/subasta.htm>

¹²⁴ Sobre esto véase: <https://www.aedm.es/es/resumen-del-congreso-nacional-2017-de-la-asociacion-espanola-de-derecho-maritimo>

¹²⁵ En este sentido, véase la Proposición de Ley por la que se modifica la LNM presentada el 27/06/2017 por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (Boletín Oficial del Congreso de los Diputados, serie B, núm. 146-1, de 08/09/2017). Consúltese: <http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERDOC&CONF=BRSPUB.cnf&BASE=PU12&PIECE=PU12&DOCS=1-1&FMT=PUWTXDTS.fmt&OPDEF=Y&QUERY=%40FECH%26gt%3B%3D20170908+%26+%28B%29.PUBL.+%26+%28CONGRESO%29.SECC.+%26+%28B%29.ORSE.+%26+%40NDIA%26gt%3B%3D146+%26+%281%29.SUBI.+Y+BOCG-12-B-146-1.CODI.#1>

¹²⁶ Sobre este asunto consúltese LEG 102/11/2 en: <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=3>

conocido como “el proyecto de Beijing”. La finalidad de este proyecto de convenio es garantizar la uniformidad internacional¹²⁷ en lo que respecta al proceso de venta judicial de un buque embargado, reforzando así el principio de que un comprador en una venta judicial que se lleve a cabo por un tribunal competente obtenga el título del buque sin cargas, libre de hipotecas, privilegios u otros gravámenes existentes.

Como ya se sabe, la venta judicial de buques posterior a un embargo preventivo es una práctica común que presenta algunos inconvenientes, entre ellos, el tiempo de espera a que se dicte sentencia en contra del deudor, lo que hace permanecer inactivo al buque, suponiendo una pérdida de valor por el deterioro del mismo. Por lo tanto, la venta temprana de un buque embargado previamente beneficia a todas las partes siempre y cuando, la venta del buque se realice libre de cargas o de todo gravamen, pudiéndose anular su inscripción en el registro de matrícula original e inscribiéndolo en el nuevo registro que elija el propietario, lo que favorece un precio de venta adecuado y no muy por debajo como se da en la actualidad.

En este contexto, se estimó que contar con un instrumento internacional referido mayormente a los procedimientos de venta judiciales extranjeras, se rellenaría una laguna que no fue abordada por el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993. Por lo que respecta al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de 1999 cuyo objetivo es regular las reclamaciones que pueden garantizarse mediante el arresto preventivo del buque, no contempla la venta judicial del mismo, la menciona en el contexto de permitir el embargo preventivo de un buque que no sea propiedad de una persona responsable con respecto a la reclamación (CMI 2015).

¹²⁷ Cada sistema jurídico ha desarrollado su propio enfoque al respecto y a como se realizan las ventas, lo que ha supuesto en más de una ocasión un problema para el comprador a la hora de cancelar el registro del buque para inscribirlo en uno nuevo, incluso posteriormente tiene que hacer frente a reclamaciones anteriores a la venta del mismo. Sobre este asunto consúltese LEG 102/11/2 en: <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=3>

12 SITUACIÓN ACTUAL Y ESTADÍSTICAS SOBRE EL ABANDONO

Para hacernos una idea no muy próxima a la realidad¹²⁸, pero sí a grandes rasgos, voy a basarme en los datos públicos que proporciona la OIT en su base de datos, para ello, voy a elaborar diferentes gráficos y tablas con la posterior intención de analizar este fenómeno. Periodo de notificación desde su creación en 2004 a 30 de abril de 2020.

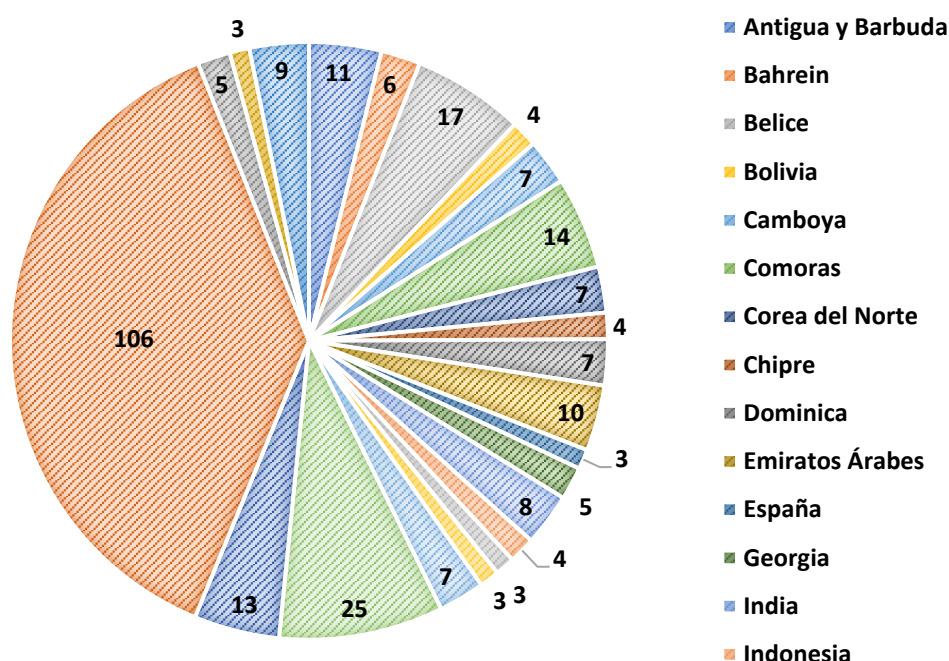


Figura 04. Número de abandonados por pabellón (2004-2020)

Fuente: elaboración propia

A la luz de los datos que arroja la figura 04, podemos observar que curiosamente, el registro de Panamá¹²⁹ es el que presenta un mayor número de caso de abandono

¹²⁸ Con esto me refiero a que la base de datos de la OIT se basa sólo en los casos de abandono notificados tanto por la ITF, ICS, el propio Estado de bandera o alguna ONG y no puede considerarse que a partir de los mismos se pueda extraer una imagen completa de los casos de abandono a nivel mundial.

¹²⁹ Es curioso si indagamos en la lista del Paris Mou, Panamá aparece como registro de bajo riesgo, es decir, está incluido en la "lista blanca". Véase: <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/flags-meeting-low-risk-criteria>

notificados por la ITF. Hay que tener en cuenta que, este registro es el mayor del mundo tanto por tonelaje como por valor de flota, seguido muy de cerca por Liberia, Islas Marshall y Bahamas (L. S. UNCTAD 2019). Sin embargo, en la figura 02, sólo he incluido los registros que tienen como mínimo 3 abandonos notificados por la amplitud de los registros existentes en la base de datos de la OIT.

Por otro lado, los registros contenidos en el gráfico coinciden en su mayoría con los considerados por la ITF como banderas de conveniencia: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda (GB), Bolivia, Birmania, Camboya, Islas Caimán (GB), Comoras, Chipre, Guinea Ecuatorial, Segundo registro de Francia (FIS), Registro Marítimo Internacional de Alemania (GIS), Georgia, Gibraltar (GB), Honduras, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Islas Marshall (EUA), Mauricio, Mongolia, Antillas, Holandesas, Corea del Norte, Panamá, San Tomás y Príncipe, San Vicente, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu.

Por lo tanto, los datos demuestran la relación entre las banderas de conveniencia y los casos de abandono de la gente de mar, corroborando las tesis de algunos investigadores en los que me he apoyado para realizar este trabajo¹³⁰.

En la figura 05, se muestra el número de buques abandonados por año, en él se observan dos picos, uno de ellos en el año 2009 con 65 casos y otro en el año 2017, con 62 casos y un descenso de los casos de forma paulatina en los siguientes años.

Analizando los resultados por partes, en el año 2009 se registró la peor recesión mundial en más de siete decenios y el descenso más acusado del volumen del comercio mundial de mercancías. A la par del derrumbe económico, el volumen del comercio marítimo internacional se contrajo 4,5% en ese año (L. S. UNCTAD 2010). En 2016 el crecimiento económico mundial se desaceleró por debajo de la tasa promedio de crecimiento anual, debido a la debilidad de las inversiones mundiales, limitado crecimiento a nivel mundial de mercancías, una mayor incertidumbre en relación con las políticas comerciales, a lo que se suma los bajos precios de los productos básicos en

¹³⁰ Como puede ser Olga Fotinopoulou Barsuko, Domingo González Joyanes, etc.

las inversiones y los ingresos procedentes de las exportaciones de los países exportadores de esas materias (Unidas 2017).

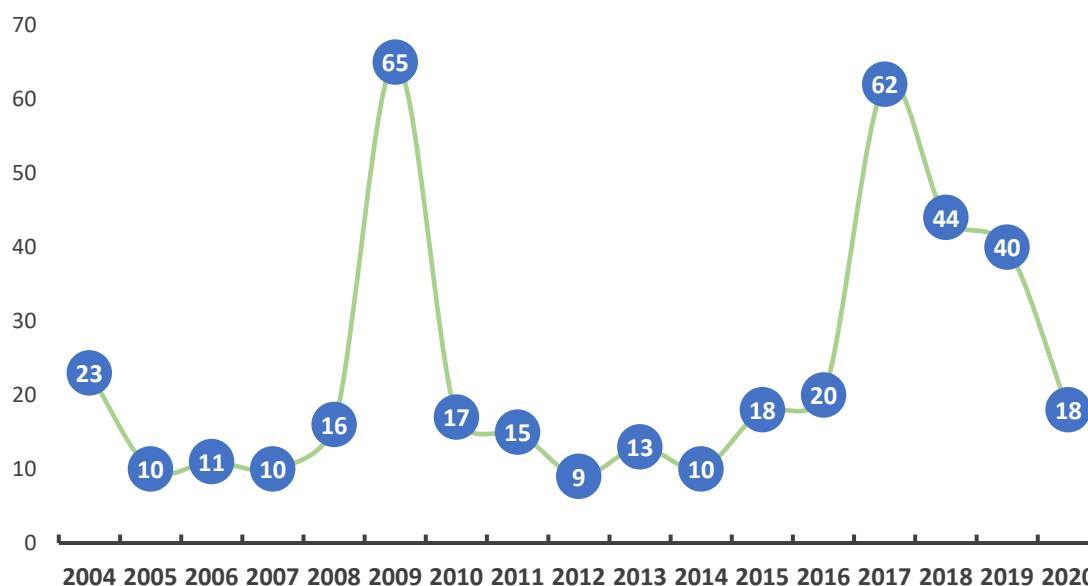


Figura 05. Número de buques notificados por año

Fuente: elaboración propia

Por lo tanto, como se ha expuesto en líneas anteriores, todo indica la relación directa que existe entre los casos de buques abandonados y los ciclos de la economía mundial, puesto que, en años anteriores y posteriores, sí que se mantiene una media anual entre 10 a 20 casos. Por lo que concierne a los años sucesivos a 2017, vemos como desciende, pero siguen estando muy por encima de la media anual y, en 2018, todo apunta a que la influencia de las tensiones comerciales entre China y EEUU, hacen que la economía global se resienta en cuanto a las exportaciones e importaciones.

Según el Comité Jurídico de la OMI en su 107º periodo de sesiones¹³¹, al 13 de diciembre de 2019, la base de datos contiene una lista de 423 casos de abandono desde que se estableció en 2004 hasta el 30 de abril de 2020, en relación con 5297 marinos.

¹³¹ LEG 107/4 informe acerca de la base de datos conjunta OMI/OIT sobre abandono de la gente de mar. Nota presentada por las secretarías de la OIT y de la OMI.

Actualmente son 18 los casos notificados en este año, pero todo hace pensar que el escenario en el que nos vemos envueltos por la pandemia del virus COVID -19 no augura buenas perspectivas, ya que el impacto económico a nivel global es devastador y todo apunta a una gran recesión, por lo que podemos intuir que los casos de buques abandonados pueden aumentar de forma exponencial.

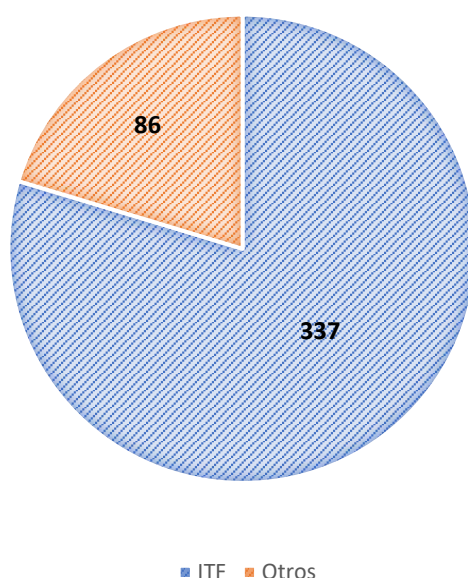


Figura 06. Número de buques abandonados por organismo de notificación

Fuente: elaboración propia

La figura 06 muestra los organismos que notificaron casos de abandono de buques, mayoritariamente puesto de manifiesto por la ITF y, en menor medida ICS, ONGs, Estado Rector de puerto de abandono y, en muy pocos casos, por el Estado de abanderamiento.

Podemos observar como la ITF notificó 337 casos, lo que representa el 80% del total de casos de la base de datos de la ITF, un porcentaje muy elevado para los escasos recursos con los que cuenta, por lo que hace pensar que el número real de buques abandonados es mucho mayor (Bercedo 2013).

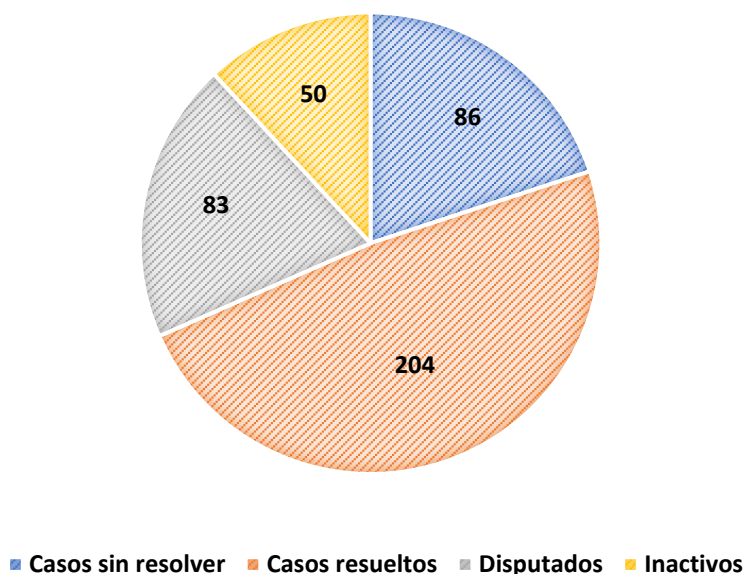


Figura 07. Número de casos de abandonos notificados según su situación (2004-2020)

Fuente: elaboración propia

Los datos que podemos analizar en la figura 07 muestran el total de casos existentes¹³² en la base de datos de la OIT desde su puesta en marcha hasta el mes de abril de 2020 inclusive. De los 423 casos que aparecen en la base de datos de la OIT, el 48,2% se han resuelto, el 20,3% siguen sin resolverse, el 19,6% se han disputado y el 11,8% están inactivos. Casi la mitad de los casos se resuelven con éxito, sin embargo, si incluimos en los casos sin resolver los inactivos y los disputados, tenemos que la otra mitad no se resuelven o se resuelven parcialmente en los casos disputados.

¹³² Como indica la propia base de datos, los casos se distinguen según su situación en: *Casos resueltos*, en los que se ha repatriado con éxito a toda la tripulación y, han sido pagados las remuneraciones pendientes a toda la tripulación. *Casos no resueltos*, en los que la tripulación sigue a bordo y sin percibir sus salarios, pero se está llevando a cabo las medidas para resolverlo. *Casos disputados o cuestionados*, son aquellos considerados por parte de la entidad de notificación como no resuelto por diferentes motivos, tales como el impago de salarios pendientes, la falta de notificación por parte del Estado de bandera, el incumplimiento del proveedor de la garantía financiera, etc. *Casos inactivos*, aquellos en los que se ha perdido el contacto con los propietarios de buques y gente de mar en cuestión, siendo imposible obtener información.

Otro aspecto a tener en cuenta es la determinación del estado de abandono, puesto que algunas empresas armadoras dan ordenes contradictorias, hacen promesas de pagos, envío de provisiones y luego no cumplen, disfrazando la realidad. De hecho, como se ha mencionado en este trabajo, algunos armadores envían pequeñas cantidades de dinero en intervalos irregulares para no dejar clara la situación de abandono, con el objetivo de hacer desembarcar a la tripulación y provocando la pérdida del derecho a percibir los salarios pendientes (Bercedo 2013).

Me parece oportuno añadir en este apartado un ejemplo de un caso notificado de un buque abanderado en España, operado por una empresa española, abandonado el 2 de febrero de este mismo año en Filipinas, notificado por la ITF en su base de datos y que podemos examinar siguiendo su formato tal como lo presenta la OIT en su página web.

En el ejemplo de la figura 06, podemos observar cómo elabora la OIT su base de datos de los casos notificados de abandono de buques, en concreto, el estado que le asigna la OIT en la base de datos es el de caso de abandono sin resolver.

Se puede ver que la primera parte de la información disponible se refiere a los datos del buque, tales como número IMO, nombre, pabellón de bandera, lugar donde fue abandonado, fecha de abandono y fecha de notificación, por cual organización fue notificada, número de marineros y la nacionalidad, circunstancias en las que se encuentra el buque y si este dispone de garantía financiera.

Posteriormente, la estructura del ejemplo continua que son llevadas a cabo, como pueden ser el ponerse en contacto con el armador o el Estado de bandera del buque, si ha habido algún tipo de inspección para verificar el abandono y las condiciones del buque y la tripulación.

Por último, se pueden observar comentarios y observaciones de las distintas entidades y al final del caso se informa de la fecha de la última actualización.

Abandonment ID: 00421

Nombre del buque: **Celanova**

Bandera: **España**

No. OMI: **9268394**

Puerto de abandono: **Manila bay, Philippines**

Fecha de abandono: **2 febrero 2020**

Fecha de notificación: **26 febrero 2020**

Reporting Member Govt. or Org.: **Fed. Int. de los Trabajadores del Transporte (ITF)**

No. de marinos: **15**

Nacionalidades: **Cuba (13); España (2)**

Circunstancias: P&I Insurer: American Club (20 Feb 2019 - 20 Feb 2020)

There is urgency in evacuating the crew as the ship is loaded with dangerous cargo (LPG). There is not enough bunkering to keep the cargo refrigerated. Crew requires to get the pending wages (since October 2019) and repatriation ASAP.

Acciones tomadas: **21 febrero 2020: Flag State informed**

Other:

Negotiations with shipowner (Globalgas SA Spain). Contacting PSC Philippines. Provisions provided. Monitoring and supervision since 13 February 2020 by the Spanish Maritime Administration, after receiving communication from the Philippine maritime authorities. Communications have been maintained with the ship's owner and instructions have been given to solve the situation of the ship by providing food and fuel. A Flag State surveyor was on board from 27 February to 2 March 2020 to check the real situation of the vessel.

Comentarios y observaciones:

España (14 abril 2020)

let me know you the information we have got from our colleagues in the Spanish Maritime Administration:

- The situation of the vessel CELANOVA is monitored continuously. A daily contact is kept with the crew vessel CELANOVA.
- The Spanish Maritime Administration is focused on the crew members repatriation and works together with all stakeholders (ITF, MLC Insurance Company, etc.) to speed up such process.

España (17 Abril 2020)

Govt. of Spain asks Govt. of Philippines to consider the possibility of allowing the ship to be docked in a safe port of the Philippines. Following our last communications regarding the situation of the vessel CELANOVA, please find attached a letter addressed by our Director General of the Merchant Marine to the Maritime Industry Authority of the Philippines (MARINA). Please also note, our dear colleague Sonia B. Malaluan from the Embassy of the Philippines in London is already aware of this letter.
Best regards.

Entered: jueves - 12 marzo 2020 11:08:13

Última actualización: martes - 21 abril 2020 16:47:53

Figura 06. Ejemplo de un caso de abandono notificado en la base de datos de la OIT

Fuente: elaboración propia a partir de la información de la base de datos de la OIT

12.1 EVALUACIÓN DE LOS CASOS DE ABANDONO DE MARINOS TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS DE 2014 AL MLC

El análisis de los datos proporcionados por los informes¹³³ elaborados por la ITF y presentados al Comité Jurídico de la OMI abarca el periodo desde la entrada en vigor en 2017 de las enmiendas de 2014 al MLC hasta el 13 de diciembre de 2019, por lo que he cuantificado los datos de los tres informes y agrupados en tablas y gráficas para su posterior estudio.

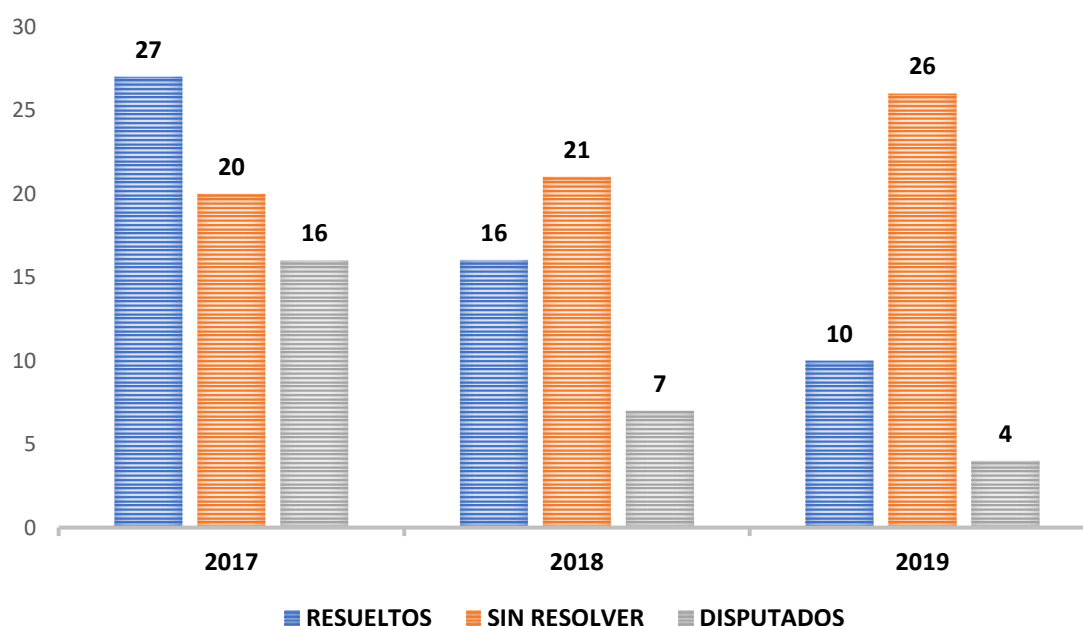


Figura 08. Número de casos notificados (2017-2019)

Fuente: elaboración propia

A la luz de los datos mostrados en la figura 08, la base de datos de casos de abandono de la OIT registra el número de casos según la situación en la que se encuentran, se puede observar a primera vista como los casos sin resolver tienden a aumentar tras la entrada en vigor de las enmiendas al MLC, es decir, el instrumento de garantía financiera diseñado para minimizar estos casos y solventarlos rápidamente, a

¹³³ Los informes proporcionados por la OIT son: LEG 105/4/2, LEG 106/4/2 y LEG 107/4/1. Sobre estos consúltense en: www.imo.org

priori, parece no cumplir esa premisa. Si se observa con más detenimiento la base de datos de la OIT y analizamos los casos que sí poseen garantía financiera válida, los casos se resuelven sin problemas y en un plazo relativamente corto, siempre que se notifique con prontitud, incluso existen casos que se han resuelto y ni siquiera constan en la base de datos de abandono. Pero en algunos casos, la entidad aseguradora presiona al armador para que liquide la deuda contraída con la tripulación por salarios atrasados y asuma los gastos de repatriación, retrasando la resolución del caso en cuestión.

12.1.1 Buques abandonados por pabellón notificados por la ITF

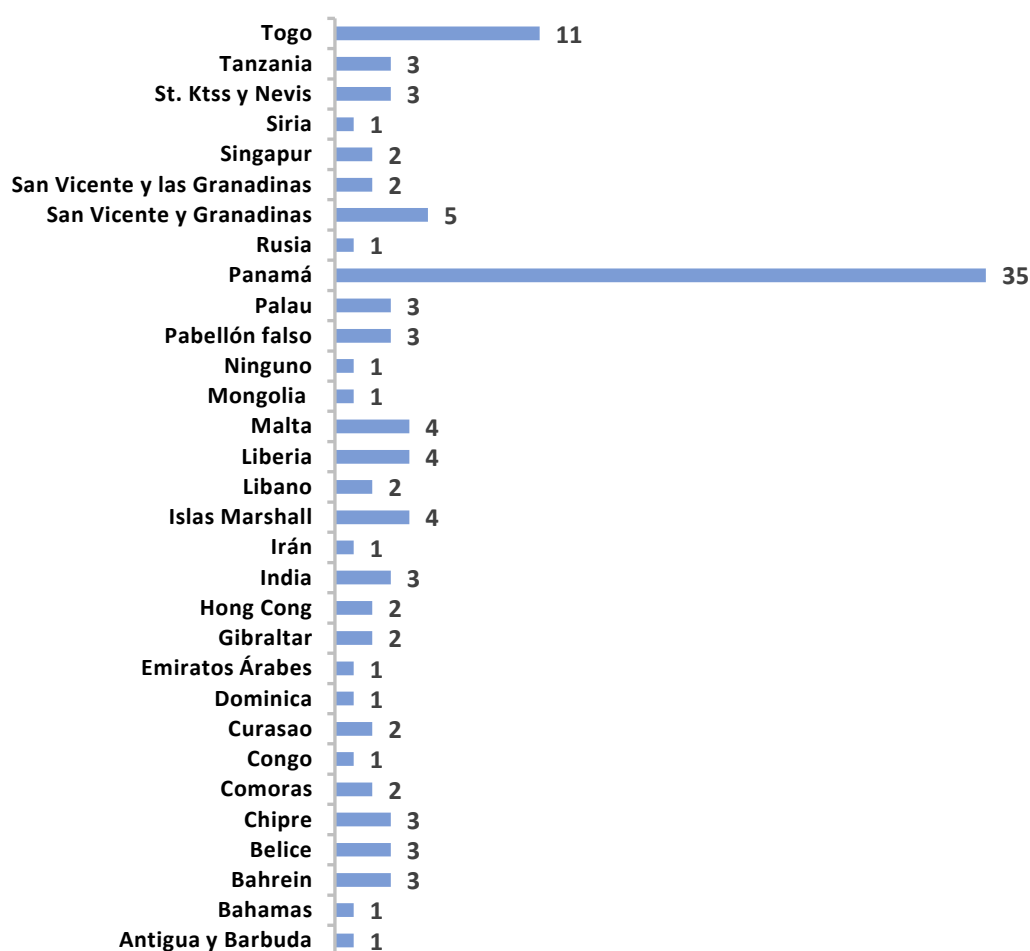


Figura 09. Buques abandonados por pabellón (2017-2019)

Fuente: elaboración propia a partir de los informes de la ITF

En el periodo de evaluación, la ITF notificó 111 casos de buques abandonados, de los cuales el 31,5% corresponde al registro de Panamá, siendo en los tres informes la referencia en cuanto a mayor porcentaje, seguido por el registro de Togo con un 9,9%. Ambos países no son considerados por la ITF como pabellones de conveniencia, pero si son registros abiertos y, han ratificado el MLC, así como las enmiendas de 2014 según la base de datos de convenios de la OIT conocida como NORMLEX.

12.1.2 Ubicación de los casos notificados

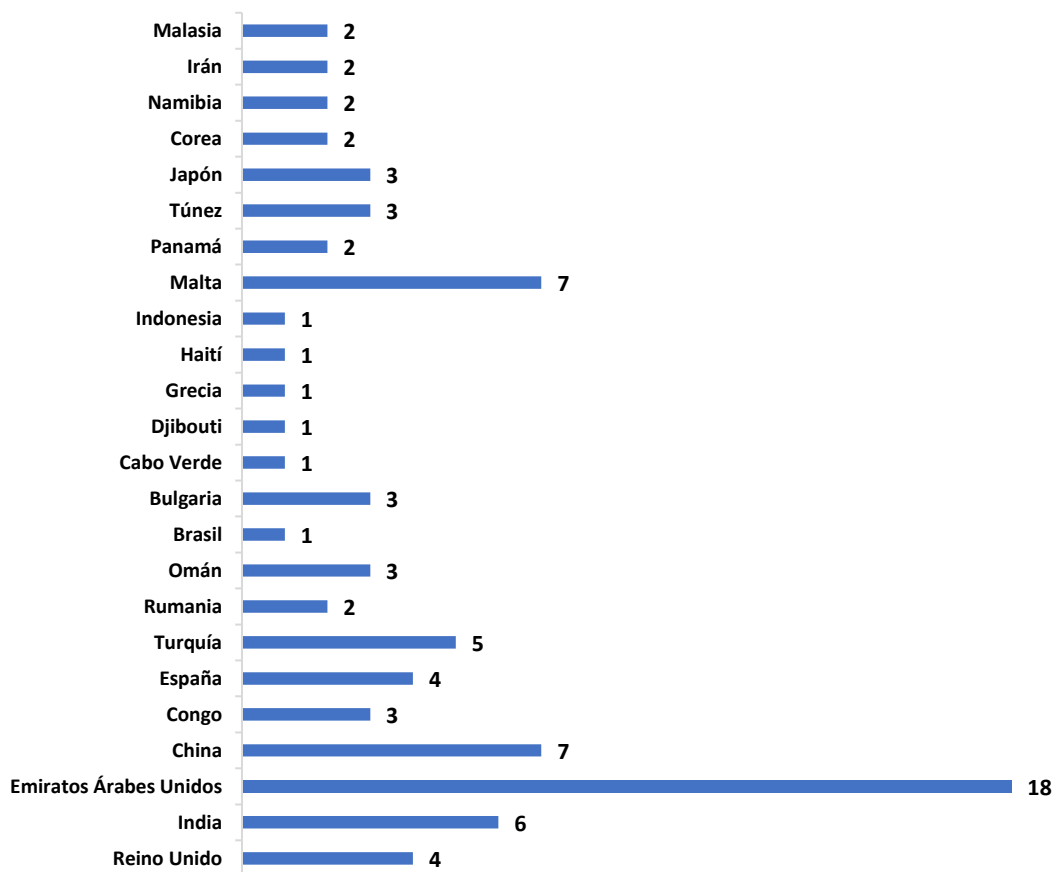


Figura 10. Ubicación de los casos notificados por la ITF (2017-2019)

Fuente: elaborada por el propio autor

Como se puede observar en la figura 10, los datos revelan que, en los tres años consecutivos, alrededor o en las aguas de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) es donde se

registra el mayor número de casos notificados, pero según fuentes no confirmadas por la OIT, existen muchos casos de abandono que no llegan a ser notificados en esa zona.

12.1.3 Nacionalidad de los marinos abandonados

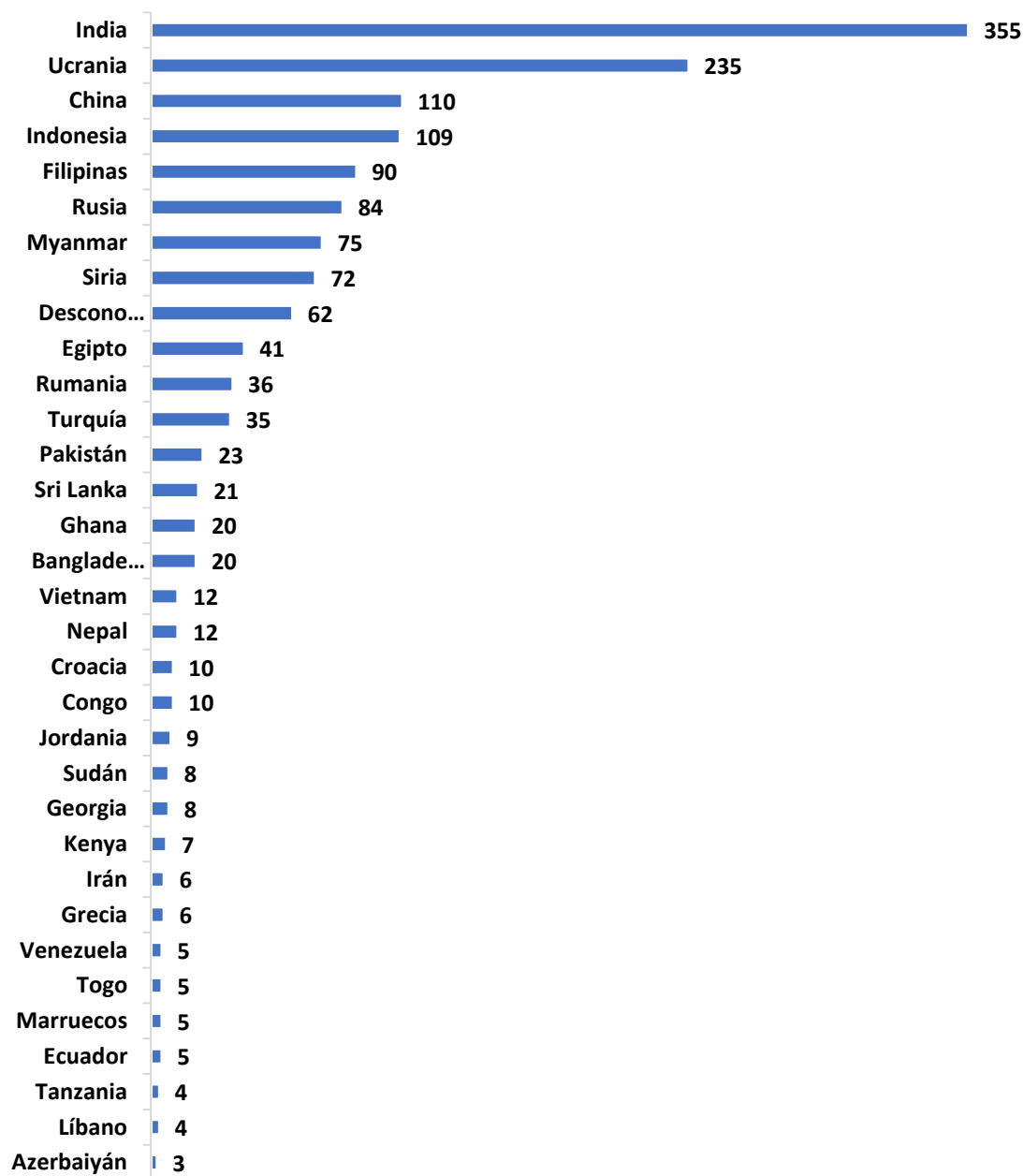


Figura 11. Nacionalidad de los marinos abandonados (2017-2019)

Fuente: elaboración propia

Es obvio que el mayor número de marinos abandonados son de origen indio a la vista de la figura 09, por lo que representan el 23,1% de 1534 marinos abandonados en total durante el periodo de estudio. Puede tener relación esta elevada cifra con la ubicación de abandono, donde predomina los Emiratos Árabes Unidos debido a que existen estrechos lazos comerciales entre la India y la zona de Oriente Medio.

Las cifras correspondientes a China e Indonesia son debidas a un buque de cruceros¹³⁴ que tenía a bordo 195 tripulantes de estas dos nacionalidades. El caso de Siria es similar, de los cuales 66 trabajaban en un buque de ganado.

12.1.4 Duración de los casos

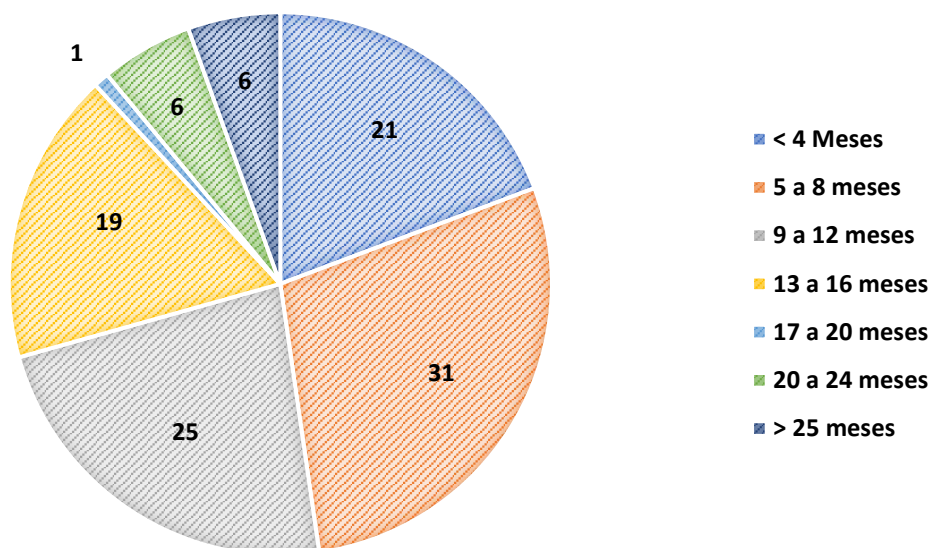


Figura 12. Duración de los casos de marinos abandonados (2017-2019)

Fuente: elaborada por el propio autor

La duración de los casos de abandono es una tarea difícil de cuantificar puesto que la gente de mar no siempre solicita asistencia de forma inmediata o la situación de

¹³⁴ Caso del buque *Glory Sea*.

abandono no está clara por parte del armador y las autoridades competentes. Para facilitarlo, la OIT ha optado por tomar como inicio el periodo de los sueldos que no han sido percibidos.

Si bien es cierto que los casos de larga duración¹³⁵ han ido disminuyendo conforme ha avanzado el periodo de observación, continúan siendo una causa de preocupación además del número de casos que se demoran más de 4 meses en resolverse. También hay que tener en cuenta que los casos que se resuelven rápidamente no llegan a notificarse puesto que no presentan ninguna complejidad.

12.1.5 Evaluación desde la perspectiva del MLC

Llegados a este punto, me gustaría reflexionar sobre la efectividad del MLC, así como de sus enmiendas de 2014. Para ello se ha elaborado un gráfico donde se muestran los datos obtenidos de las notificaciones de casos de abandono por parte de la OIT ente el 1 de enero y el 10 de diciembre de 2019.

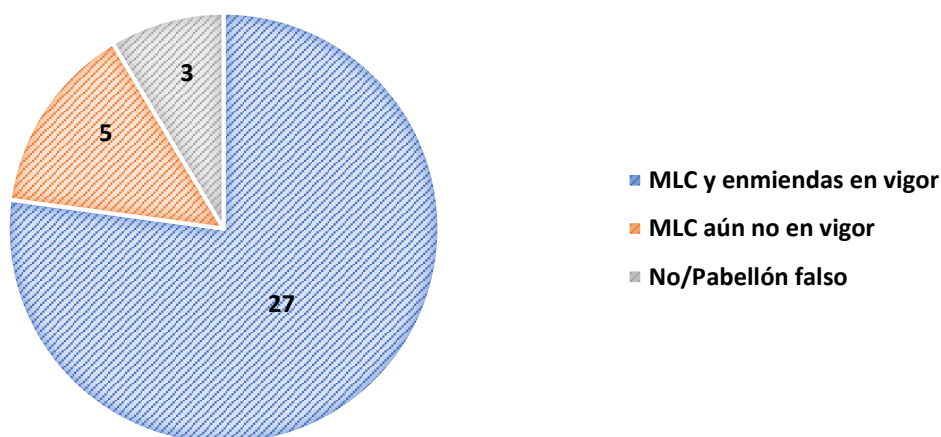


Figura 13. Estado del MLC por pabellón

Fuente: Informe LEG 107/4/1 del Comité Jurídico de la OMI

¹³⁵ Existe un caso de ha durado 40 meses, es el caso del buque “Aegean Princess” del que sus tripulantes fueron repatriados en enero de 2017 pero sin cobrar sus salarios.

De los 35 casos expuestos en la figura 13, 13 de ellos que suponen el 68% son buques que enarbolaban pabellones que habían ratificado el MLC, así como sus enmiendas de 2014. Otros 3 pertenecían a pabellones que aún no tenían ratificados el MLC, otro no tenía pabellón y otros 3 enarbolaban pabellón falso.

De los buques pertenecientes al 68% y en los que es obligatorio tener a bordo el Certificado de garantía financiera, sólo 8 tenían cobertura válida.

Con respecto a los buques no notificados por la ITF, 14 pertenecían a pabellones que habían ratificado el MLC, al igual que sus enmiendas de 2014. Otros 2 no estaban obligados por el Convenio.

En los casos de buques con seguro válido, tenemos una variedad de modalidades a la hora de resolver la situación, pero en sólo uno, la compañía aseguradora tuvo que abonar el salario de 4 meses y la repatriación conforme a lo prescrito en el MLC. En los demás casos, el propietario desembolsa toda la cantidad o bien parcialmente junto con el seguro o simplemente se espera a la vía judicial. Todo lo anterior indica que, de alguna forma u otra, los casos se resuelven, aunque no siempre se cobren los salarios, evitando en gran medida las situaciones penosas a bordo de estos buques para la tripulación.

Según la ITF, las aseguradoras siguen considerando que la opción más preferible es obligar al propietario a pagar, lo que conlleva retrasos para la tripulación que está a bordo, puesto que el propietario no suele aparecer.

Por otro lado, los casos en los que no existía una póliza válida, en concreto 11, sólo uno de ellos se pudo resolver sin pago de salarios devengados.

Pese a la obligación por parte de los Estados Miembros de la provisión de garantía financiera en caso de abandono, buques que enarbolan pabellón de Comoras, Irán, Palau, Siria o Togo han sido abandonados y no poseían tal seguro, lo que indica que el Estado de bandera y los Estados ribereños no cumplen con su cometido de asegurarse de que los armadores dispongan de garantías financieras para casos de abandono.

De acuerdo con los datos expuestos, puedo concluir que durante la *vacatio legis* de las enmiendas de 2014 se pone de manifiesto que las disposiciones incluidas en estas

no se cumplen exhaustivamente, se siguen incumpliendo a pesar de haberlas adoptado además de existir países que aún no han ratificado el Convenio.

Por lo que respecta a la labor de los Estados de abanderamiento, en algunos países deja mucho que desear, recordemos que algunos están incluidos en la lista de los considerados por la OIT como “banderas de conveniencia” aun habiendo ratificado el Convenio, por lo que no es de extrañar esta falta de responsabilidad. Sería necesario el adoptar algunas medidas¹³⁶ para hacer cumplir las obligaciones contraídas, incluso algún tipo de sanción por parte de la OMI para persuadir la pasividad de algunos Estados.

En lo que le concierne a los Estados Rectores de puerto, existe recelo ante la repatriación de la gente de mar si ello implica que el buque no disponga de tripulación por motivos de seguridad, puesto que la Autoridad Portuaria pertinente sufragaría el costo de una empresa exterior para dotar al buque de tripulación y mantenimiento. Esto implica que no se denuncien los casos de abandono por parte de los inspectores¹³⁷ o de impedir la repatriación por lo anteriormente mencionado, por lo que sería aconsejable flexibilizar algunas infracciones de forma temporal, permitiendo reducir el número de marinos a bordo en caso de abandono o incluso el relevo de tripulaciones cuyos gastos sean asumidos por las aseguradoras, como propone India¹³⁸, o por los Estados de bandera del buque.

¹³⁶ LEG 107/4/4 por el que Ucrania propone una serie de medidas.

¹³⁷ En consecuencia, estos casos puedan derivar posteriormente a casos de abandono si no se toman medidas correctivas a tiempo.

¹³⁸ LEG 107/4/2 nota presentada por India ante el Comité Jurídico de la OMI en la 197ª periodo de sesiones.

12.2 CASOS PUBLICADOS EN PRENSA

En este apartado he recuperado de internet algunas noticias de casos en los que se produce el abandono de buques de bandera extranjera en España, como es el caso siguiente, del Diario EuropaSur de Algeciras (Rodríguez 2019):

El Puerto de Algeciras subasta dos barcos abandonados por 853.000 euros



El buque “Prosperity”, atracado en el dique norte del Puerto de Algeciras

Fotografía realizada por Erasmo Fenoy

El Prosperity, con pabellón de Moldavia y armador de Dubái, atracó en Algeciras con 2300 toneladas de ferrosilicio rumbo a Italia, pero se ordenó su detención tras detectarse por parte de los inspectores de Port State Control al menos 15 deficiencias, de las cuales, 12 eran muy graves. El armador comunicó entonces que no podía hacer frente tanto a las sanciones como a la subsanación de las deficiencias, por lo que

abandonó¹³⁹ el buque y a sus 11 tripulantes a su suerte. Estos tripulantes que se negaron a abandonar el buque por miedo a perder sus salarios pendientes se encontraban en una situación deplorable e insalubre, fueron asistidos por los inspectores de la ITF, Cáritas, Cruz Roja y por la donación desinteresada de varias empresas de servicios que donaron víveres y agua.

Finalmente, tras 4 años de permanencia en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, el buque fue subastado tras un largo proceso administrativo para declararlo abandonado y mediante subasta pública fue vendido a una compañía turca para su posterior desguace.



El buque “Ocean Sparkle” atracado en el dique exento del Puerto de Algeciras

Fuente: www.algecirasalminuto.com

El otro caso de abandono es el buque Ocean Sparkle, de bandera indonesia cuya construcción es de los años sesenta. Este buque llegó al Puerto de Algeciras el 25 de marzo de 2015, fue detenido por la Autoridad Portuaria al ser inspeccionado y presentar

¹³⁹ El buque consta como abandonado oficialmente en julio de 2015 y un acuerdo con la aseguradora de la carga permitió el desbloqueo de la situación de la tripulación en agosto de 2019.

diferentes deficiencias¹⁴⁰, por una orden de embargo del juzgado de Cádiz y por impago de salarios a la tripulación (Lorenzo 2016).

Su tripulación tuvo que ser atendida por miembros de la ITF, entidad que se hizo cargo de prestar avituallamiento a la tripulación hasta poder repatriarlos a sus países de origen durante casi seis meses del atraque del buque en el puerto. Posteriormente, se inició el proceso para reclamar judicialmente los salarios pendientes.



Marinos obligados a recolectar agua de lluvia para sobrevivir a bordo del Buque Lita, perteneciente a la flota de la naviera alemana Blumenthal

Fuente: www.itfglobal.org

¹⁴⁰ Los Técnicos de Capitanía Marítima de Algeciras reseñaron en su informe que el buque arrastraba un estado generalizado de corrosión, así como un precario mantenimiento de su estructura que, junto con la edad avanzada del buque, el único destino era su desguace.

Como ya se mencionó anteriormente, aquí tenemos dos casos típicos de registros abiertos, en los que sus primeros armadores se deshacen de estos buques una vez están cerca del final de su vida útil, siendo comprados por otros para explotarlos al mínimo coste, con tripulaciones de países procedentes del Tercer mundo, con el objetivo de sacarles el máximo beneficio y luego venderlo para su desguace en instalaciones de dudosa reputación, cerrando así un círculo vicioso, muy lucrativo a costa de la explotación de seres humanos. Sobre esto véase: <https://www.shipbreakingplatform.org/>

Esta fue la cruda realidad para la tripulación del M/V Lita, un granelero abanderado en Liberia¹⁴¹, explotado por una naviera alemana de dudosa reputación. A esta situación se llega ante la pasividad de las autoridades de Liberia, la denuncia de la ITF publicando esta foto pone de manifiesto una situación de esclavitud en tiempo modernos.

"Que la tripulación se vea obligada a recoger agua de lluvia para sobrevivir constituye una prueba contundente contra Blumenthal. Su dieta ya es a base de pan y agua, ¡y ahora sin agua siquiera!", explica la coordinadora marítima de la ITF, Jacqueline Smith.

No siendo el único caso de esta naviera, otro buque, el Anna-Elisabeth fue detenido en Australia tanto por deficiencias como por el reclamo de salarios devengados¹⁴².

Pero no siempre se dan los casos anteriormente citados, no todos los armadores tienen pocos escrúpulos abandonando el buque que, en definitiva, es un bien material, sino que cuando se da esta situación y el buque queda inmovilizado por la autoridad competente, siguen enviando víveres, combustible y lo necesario para mantener en unas condiciones, aunque precarias, son aceptables para su tripulación, incluso se puede dar el caso de realizar sus rotaciones.

En el siguiente caso del buque Zapolyarye, publicado por el diario el Faro de Ceuta es una mezcla de los anteriores, puesto que el armador ante la situación de quiebra de la empresa abandona el buque fondeado en aguas portuarias de Motril tras una trayectoria de conflictos laborales con la tripulación (Caravaca 2019).

¹⁴¹ Este registro tiene la peculiaridad de ser creado por un empresario, esta administrado por el Registro Naviero y Empresarial Internacional de Liberia (LISCR, por su sigla en inglés), compañía de propiedad y administración enteramente estadounidense. Este registro permite el establecimiento de fideicomisos y fundaciones privadas con una divulgación muy limitada, y su sistema de administración tributaria no restringe seriamente el fraude ni la evasión fiscal. Además, Liberia no participa en el intercambio automático de información sobre cuentas financieras, creado en 2014 por 47 países.

¹⁴² Sobre este asunto relacionado con Blumenthal, véase: <https://www.itfglobal.org/es/news/los-marinos-denuncian-las-condiciones-laborales-bordo-de-la-flota-de-blumenthal>

La pesadilla del Zapolyarye: del abandono en Ceuta a la miseria en Motril



Fuente: www.elfarodeceuta.es

Todo comenzó el 27 de julio de 2018, durante un periodo de dos meses, la tripulación tuvo que ser asistida varias veces por Cruz Roja para prestarles ayuda humanitaria financiada por la empresa gaditana Macpherson, solicitada a su vez por Capitanía Marítima. La consignataria del buque en Ceuta también asistió en varias ocasiones al personal en cuanto a víveres, agua y gasoil se refiere, pero la falta de liquidez mantuvo al buque fondeado con su tripulación frente a las costas de Ceuta.

En este periodo, parte de la tripulación fue repatriada, ya que su contrato venció, por lo que llegó un nuevo relevo. Tras muchas negociaciones con la empresa armadora, ITF y Capitanía Marítima de Ceuta, se llegó a un acuerdo para remolcar el buque hasta el puerto de Motril (Granada), donde los tripulantes pudieron pisar tierra, pero su situación se complicó exponencialmente a causa de la rebaja en la asignación alimentaria a 3 dólares diarios, falta de combustible para los motores auxiliares lo que conllevó a no tener electricidad.

Finalmente, el buque se encontraba en situación de abandono tras no operar con normalidad en el periodo establecido por la ley y se subastó para recuperar tasas portuarias, pagar salarios pendientes a la tripulación y repatriarlos.



Fuente: www.icontainers.com

La quiebra del gigante asiático Hanjin Shipping en 2016 es otro ejemplo, esta naviera se encontraba en una situación en la que no obtiene refinanciación para seguir con su operativa y se enfrenta a la quiebra, dejando buques en puertos, fondeados, navegando y con carga sin poder descargar¹⁴³.

¹⁴³ Es una ventaja, *a priori*, debido a que la carga del buque está asegurada, con lo cual se puede llegar a un acuerdo con la aseguradora o bien vender la carga y, tras el procedimiento judicial de embargo preventivo o llegando al embargo, cubrir los gastos ocasionados.

13 PROCEDIMIENTO A SEGUIR EN CASO DE ABANDONO

Es crucial identificar los primeros signos de abandono por parte del armador, los cuales pueden comenzar a reflejarse en la falta de suministros de alimentos o agua, impagos de salarios y servicios al buque. Estos signos pueden ser una advertencia para tomar medidas al respecto lo antes posible.

Desde mi perspectiva, quien debe identificar los primeros signos de abandono por parte del armador es el Capitán o el 1º Oficial de cubierta, así como el Jefe de Máquinas, que son los encargados de realizar los pedidos correspondientes a sus departamentos. En el caso del Capitán, la falta de comunicación por parte del armador es un signo potencial de que algo no va bien, por lo que debe prever un caso de abandono, de forma que, de verse involucrado en tal situación, se anticipe y se ponga en contacto con el inspector local de la ITF o con representantes sindicales y proveedores de asistencia social, dando a conocer su situación actual, agilizando el proceso de asistencia y repatriación en un momento dado.

13.1 SIGNOS DE ABANDONO Y PASOS A SEGUIR:

- Bajos suministros de alimentos, agua y combustible, sin tener constancia de su llegada.
- Miembros de la tripulación continúan trabajando con contratos o acuerdos de trabajo vencidos.
- Impagos sucesivos de los salarios de la tripulación.

Una vez identificada la situación real de abandono o teniendo la certeza de que es así, debemos plantearnos que pasos seguir, por lo que a continuación enumeramos esos pasos (ISWAN 2019):

- La autoridad local de control del Estado Rector del Puerto, el Estado del pabellón y la embajada del país de nacionalidad del buque deben ser informados de la

situación, así como ponerse en contacto con el inspector local o más cercano de la ITF.

- Si se da el caso de que los tripulantes no perciben sus salarios desde hace meses (mínimo 2 meses) que necesitan suministros esenciales tales como comida y agua potable, alojamiento, regresar a sus hogares, etc., se debe activar el sistema de seguridad financiera. Para ello, a bordo del buque debe existir un certificado de seguridad financiera o documento publicado que garantice la cobertura del seguro en caso de abandono.
- En el caso de que el buque no esté cubierto por el MLC de 2006, se procederá a buscar asistencia inmediata al inspector de la ITF más cercano, alertar a un miembro del Estado Rector del puerto, un representante sindical local, una agencia de asistencia social o contactando a ICS¹⁴⁴.
- Si el propietario del buque o su asegurador no actuaran, debería notificarse al Estado del pabellón en primera instancia.
- Si se requiere asistencia urgente, y no hay otra ayuda disponible, podría comunicarse con una organización de asistencia social apropiada, como la ITF, para ver si se puede hacer una solicitud de asistencia urgente al Fondo de Emergencia de la gente de mar¹⁴⁵.

¹⁴⁴ La Cámara de Transporte Internacional (ICS) es la principal asociación de comercio internacional para la industria del transporte marítimo, representando a los armadores y operadores en todos los sectores y comercios. La membresía de ICS comprende asociaciones nacionales de armadores en Asia, Europa y América cuyas compañías navieras miembro operan más del 80% del tonelaje comercial del mundo. Establecido en 1921, ICS se ocupa de todos los asuntos técnicos, legales, laborales y de política que pueden afectar el envío internacional. ICS representa a los armadores con los diversos organismos reguladores intergubernamentales que afectan el transporte marítimo, incluida la Organización Marítima Internacional. ICS también desarrolla las mejores prácticas y orientación, incluida una amplia gama de publicaciones y recursos gratuitos que utilizan los operadores de buques a nivel mundial.

Ver <https://www.ics-shipping.org/about-ics/about-ics>

¹⁴⁵ El Seafarers Emergency Fund (SEF) está disponible para proporcionar ayuda inmediata y esencial a la gente de mar y a sus familias, que están directamente involucradas en crisis repentinas o imprevistas. El fondo puede ser necesario para cubrir gastos tales como asesoramiento psicológico, facturas médicas, repatriación y otros costos inesperados. El SEF está disponible para las organizaciones de asistencia social y los sindicatos con el fin de proporcionar a la gente de mar y / o sus familias los bienes o servicios que necesitan en caso de emergencia. El fondo no está destinado a ser utilizado para mantenimiento a largo

13.2 PROPUESTA DE PROTOCOLO DE ACTUACIÓN

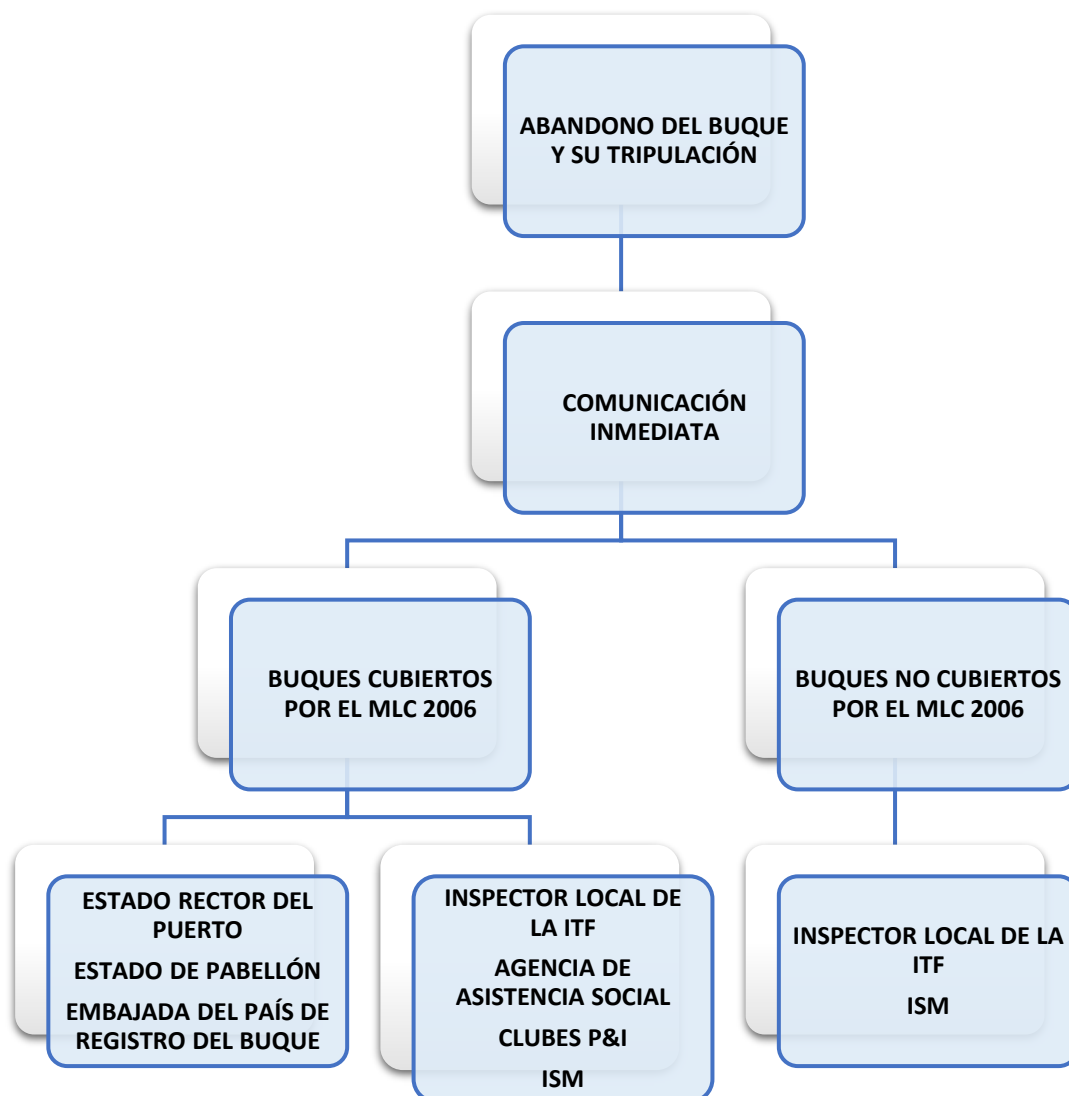


Figura 14. Propuesta de protocolo de actuación

Fuente: Domingo Joyanes González "Abandono de buques y tripulaciones"

plazo o para situaciones en las que hay otras fuentes de ayuda disponibles. Cada solicitud se trata de manera personalizada, oportuna y con confidencialidad. Este fondo actualmente es posible gracias a subvenciones de The TK Foundation, ITF Seafarers 'Trust, Trafigura Foundation y Seafarers UK.

13.3 ORGANISMOS Y ENTIDADES A LOS QUE DIRIGIRSE

La actuación por parte de estas organizaciones es esencial para la gente de mar, y en algunos casos la única vía de salida de una situación de abandono. Son las que, junto a la ITF, proveen de asistencia en la mayoría de los casos a los marinos, formando el eslabón de unión entre el buque y tierra. La ayuda humanitaria en estos casos es esencial, dado que se llegan a situaciones tan lamentables que se vulneran los derechos humanos de las tripulaciones.

Las compañías de seguros del Grupo Internacional de clubes de P&I han creado líneas telefónicas de ayuda para casos de emergencia que se encuentran disponibles las 24 horas. Los datos que se encontrarán en ese certificado de seguros deben estar públicamente visibles. En el caso de que se intuya que puede estar afectado por un supuesto de caso de abandono o presiente que el certificado de la garantía financiera expuesto no es auténtico, puede utilizar la ayuda disponible en el grupo internacional de clubes P&I¹⁴⁶:

- The Swedish Club - Swedish.club@swedishclub.com; Tel: +46 31 151 328
- UK P&I Club- mlc@ukpandi.com; Tel: +44 20 7283 4646
- Skuld - MLC@skuld.com; Tel: +47 22 002 200, +47 95 292 200
- Britannia - MLC@triley.co.uk; Tel: +44 20 7407 3588
- Steamship Mutual - duty.team@simsl.com; Tel: + 44 247 9490
- Gard - mlc&gard.no; Tel: +47 90 524 100
- The London P&I Club - MLC@londonpandi.com; Tel: +44 20 7772 8000
- West of England - MLC@westpandi.com; Tel: +44 77 95 116 602
- North - MLCEnquiryTeam@nepia.com; Tel: +44 19 1232 5221
- Shipowners - claims@shipownersclub.com
- The Standard - pandi.london@ctplc.com; Tel: +44 79 3211 3573
- The American Club - mlc@american-club.com; Tel: +12 12 847 4500

¹⁴⁶ Consúltese: <https://www.itfseafarers.org/es/issues/gente-de-mar-abandonada>

- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association - claims-dpt@piclub.or.jp; Tel: +813 3662 7221

Por otro lado, la ITF pone a disposición de la gente de mar en su página web, así como en su propia App, una lista¹⁴⁷ de todos los inspectores al servicio de la ITF a nivel mundial.

En cuanto a las ONG, son numerosas las organizaciones¹⁴⁸ que se prestan a esta causa de una manera u otra, contribuyendo con un apoyo significativo de viveres o de asistencia legal, tales como Seafarers' Right International¹⁴⁹, Cruz Roja Internacional, The misión to Seafarers, Seaman's Church Institute, el Apostolado del Mar en diferentes países, como es el caso de Barcelona¹⁵⁰, la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN), etc.

¹⁴⁷ La ITF publica de forma gratuita su boletín anual en el que aparece toda la información relativa a como contactar con los inspectores de la ITF a nivel mundial, presentando un listado en el que se recogen los datos de los inspectores, números de teléfono, etc., así como diferentes mapas en los que se indica la situación de las oficinas de los mismos.

¹⁴⁸ ONG con carácter consultivo o de observadoras en el contexto de la OMI o de la OIT que pueden registrar casos de abandono y facilitar datos sobre los casos notificados de abandono de la gente de mar y de pescadores. Las ONG o sindicato con carácter no consultativo que desee notificar un caso de abandono deben ponerse en contacto con una ONG que tenga carácter consultativo o con la autoridad competente del Estado de abanderamiento, el Estado Rector del puerto o el Estado de nacionalidad de los marinos. Sobre este asunto véase el informe de la OIT al Comité Jurídico (LEG 106/4/4) en: www.omi.org

¹⁴⁹ Como se comentó en el apartado de embargo preventivo de buques, en esta página web se proporciona asistencia legal a través de una red de 62 abogados especialistas a nivel mundial, consúltese: <http://seafarersrights.org/>

¹⁵⁰ Consúltese: <http://www.stellamarisbarcelona.org/>

14 CONCLUSIONES

Tras lo expuesto en este trabajo, se puede deducir que el fenómeno del abandono de buques y tripulaciones dista mucho que vaya a desaparecer según demuestran los datos. Es cierto que se ha avanzado mucho a nivel legislativo y, pese a no ser un problema de gran magnitud dentro del comercio marítimo dada su globalización, se ha logrado con mucho esfuerzo minimizar las consecuencias que este suceso ocasiona para la gente de mar. Hay que tener en cuenta que la orientación de este estudio ha sido focalizada principalmente desde la perspectiva de los buques y tripulaciones de la Marina Mercante, pero no hay que olvidar que el sector pesquero y de cruceros están también afectados por este fenómeno.

Puede parecer algo extenso el apartado en cuanto al acervo normativo se refiere, pero a mi juicio, es necesario analizar el desarrollo normativo para verificar que los casos de abandono han sido totalmente ignorados hasta no hace mucho, teniendo en cuenta que se empieza a tener conciencia sobre ellos en torno a 1998, cuando OIT impulsó junto con la OMI el Grupo Mixto de Expertos OMI/OIT para trabajar en la cuestión del abandono, dando lugar a la *Directiva A.930 (22)* sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, en la que se recoge la definición jurídica de abandono. A partir de este punto, y con la adopción del MLC, se produce un gran avance, aunque insuficiente, por lo fue necesario enmendarlo para abarcar de una manera más contundente las disposiciones en relación con la Regla A2.5 sobre *garantía financiera*, quedando así definida de forma clara la obligación de poseer un instrumento de garantía financiera eficaz y rápido.

A pesar de los avances normativos, la realidad es otra, como demuestran los datos arrojados por los informes de la OIT, ICS y la ITF presentados ante el Comité Jurídico de la OMI, donde se demuestra el incumplimiento reiterado por parte de armadores y Estados de abanderamiento que mantienen una actitud muy pasiva en cuanto al cumplimiento de las disposiciones contraídas en la ratificación del MLC, así como de sus enmiendas, por no mencionar a países que aún no han adoptado dicho Convenio. Será necesario, por tanto, proponer nuevas iniciativas por parte de los Estados parte, organizaciones, etc., para fomentar una mayor concienciación sobre el tema y hacer

cumplir las obligaciones contraídas. Dicho lo anterior, también se ha comprobado que el cumplimiento de estas disposiciones da lugar a solventar el caso de abandono, tal como se refleja en el texto del MLC, siempre y cuando las partes implicadas no obstruyan las vías para su solución. Con esto me refiero a los proveedores de la garantía financiera, que son los conocidos clubes P&I, en los que en algún que otro caso, han prolongado tan penosa situación para la gente de mar a bordo de buques abandonados por el propietario, con el objetivo de forzar al armador del buque a responder por la deuda contraída por los sueldos atrasados y la repatriación de la tripulación, en vez de hacerlo una vez ha desembarcado esta. En otros casos, son los propios armadores quienes enturbian una situación de abandono mandando mensajes contradictorios, alimentando falsas esperanzas, enviando pequeñas cantidades de dinero o escasos suministros a la tripulación, por lo que no queda claro el caso de abandono como tal.

Al mismo tiempo, los Estados de abanderamiento deben tomar cartas en el asunto, en concreto, deben ser más transparentes en cuanto a la notificación de los casos de abandono y de la situación en la que se encuentran en la base de datos de casos de abandono notificados de la OIT. Aunque se percibe una mayor participación, sigue predominado la notificación por parte de la ITF, pese a sus limitados recursos, siendo imprescindible la presencia de sus inspectores en estos casos. A este respecto, pienso que instar a los Estados por parte de la OMI a tomar mayor conciencia no es suficiente, es necesario medidas más estrictas y por supuesto, enfocadas desde un aspecto económico, como pueden ser penalizaciones de una cuantía razonablemente elevada con el objetivo de disuadir el incumplimiento de las obligaciones contraídas. Al mismo tiempo, se podría barajar la posibilidad de penalizar a un Estado de tal forma que, si se diera el caso de reiteradas incidencias en lo que respecta al incumplimiento del MLC sobre cuestiones sociales, se podría denegar la entrada de toda la flota abanderada en su registro en las regiones donde más se notifiquen este tipo de deficiencias. Algo similar a lo que ocurre con las inspecciones de PSC y los buques incluidos en la *lista negra* por sus deficiencias, a los cuales se le deniega la entrada en puerto y la navegación en el ámbito geográfico del Memorándum de la región.

Por otra parte, ya se confirmó la conexión entre las banderas de conveniencia y los casos de abandono de la gente de mar. La experiencia recogida por la OIT en su base de datos muestra esta relación directa, siendo estos registros más propensos a generar este tipo de situaciones, lo que pone de manifiesto la facilidad que encuentran los armadores a la hora de registrar sus buques y pasar desapercibidos en caso de tener que afrontar sus responsabilidades debido a una laxa legislación nacional, cuyo fin principal es obtener dinero gracias a la inscripción de buques en su registro. Lo que conlleva un gran perjuicio para los marinos a nivel socioeconómico de gran calado.

Con respecto al embargo preventivo de buques como medida social, tampoco está exenta de polémica, he podido comprobar al analizar el tema que es un proceso muy burocrático, como se refleja en la necesidad de prestar un 15% de fianza para poder proceder al embargo preventivo del buque, tal como se regula en la LNM y que insisto, comparto la opinión de que sea anulada en los casos de créditos marítimos laborales y sociales.

En definitiva, el modo más eficaz para evitar que la gente de mar se vea en una situación de abandono durante un periodo prolongado es crear mayor conciencia entre los mismos, para ello será necesario hacer mayor publicidad de este fenómeno por parte de todas las organizaciones implicadas en este asunto y de informar a través de diferentes medios al alcance del marino. Por tanto, es crucial conocer cómo funciona el sistema de garantía financiera, de cerciorarse de que sigue en vigor e incluye en su cobertura los casos de abandono, saber cómo interponer una reclamación a bordo en caso de incumplimiento del MLC, así como conocer la información disponible que ofrecen las diferentes entidades. Igualmente, sería muy aconsejable durante nuestro periodo de formación como futuros marinos, recibir nociones al respecto, tal vez con seminarios o charlas formativas por inspectores de la ITF o de cualquier otra entidad u organismo familiarizado con el abandono de tripulaciones.

Para terminar, deseo que el presente trabajo que aborda una problemática muy actual sirva de guía para hacer frente a situaciones de este tipo, salvaguardando los derechos de la gente de mar.

15 REFERENCIAS

- Basurko, Olga Fotinopoulou. «El abandono de la gente de mar y el recurso al aseguramiento privado vía P&I: una visión desde España.» *Cuadernos de Derecho Transnacional* 10, nº 2 (octubre 2018): 409- 438.
- Basurko, Olga Fotinopoulou. «El convenio refundido sobre el trabajo marítimo y el abando de marinos en puertos extranjeros.» *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* , nº 82 (2009): pp 232.
- Bercedo, Raúl García. «Condiciones de vida y de trabajo a bordo: abandono de marinos en puerto extranjero.» Portugalete, 2013.
- Cabrera, M^a de Pino Domínguez. «El Concepto de buque en el derecho positivo español.» *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas*, nº 5 (febrero 2000): 93-104.
- Caravaca, A. Ramos. «La pesadilla del Zapolyarye: del abandono en Ceuta a la miseria en Motril.» *El Faro de Ceuta*, 11 de agosto de 2019.
- Carlier, Manuel. *La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente*. Alicnate: Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), 2004.
- Charbonneau, Alexandre. «Bienestar de los marinos: el procedimiento para la interposición de quejas en tierra.» *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, nº 82 (2009): 4 y ss.
- Chaumette, Patrick. «El Convenio sobre el trabajo marítimo, cuarto pilar del Derecho internacional marítimo.» *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, nº 82 (2009): 65-75.
- Conferencia de Naciones Unidas. «www.acnur.org/es.» 28 de julio de 1951. <https://www.acnur.org/5b0766944.pdf> (último acceso: 18 de julio de 2019).
- Fernandez-Quirós Tuñón, Tomás, y Mario Barros García. «El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.» Editado por S.L.P. Uría Menéndez Abogados. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez* septiembre- diciembre 2013, nº 35 (2013): 104 - 108.
- Fontdeglória, Xavier. «La quiebra de la naviera Hanjin deja millones de euros navegando a la deriva.» *El País, Sección Economía*, 12 de septiembre de 2016.
- Garrigues, Markus Gómez Dabic. «El embargo preventivo de buques en España tras la entrada en vigor del Convenio de 1999.» *ANAVE, Asociación de navieros españoles*, octubre 2011: 14-16.
- Inmigración, Ministerio de Trabajo e. «Derecho Social Internacional y Comunitario.» nº 82 (2009): 11.
- Instituto Social de la Marina*. Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. 2020. <http://www.seg-social.es/>.
- . «Quienes somos.» 2019.
- ISWAN. *Arrested and Detained Vessels, and Abandoned Seafarers*. 5 de abril de 2019. <https://www.seafarerswelfare.org/news/2019/new-guidance-on-arrested-and-detained-vessels-and-abandoned-seafarers>.

Joyanes, Domingo González. *Abandono de buques y tripulaciones*. 1ª edición vols. Barcelona: Marge Books, 2009.

—. «Abandono de buques y tripulaciones.» *Capítulo 4 .Abandono de buques y tripulaciones, Sección 1. Banderas de conveniencia*, pag. 138-144. Barcelona: Marge Books, 2009.

Joyanes, Domingo González. «Abandono de buques y tripulaciones.» 186, parrafo 2. Barcelona: Marge Books, 2009.

—. *Abandono de buques y tripulaciones*. 1ª. Barcelona: Marge Books, 2009.

Lorenzo, Juan Carlos Diaz. *El buque cementero "Ocean Sparkle" lleva más de un año amarrado en Algeciras*. 4 de junio de 2016. www.puentedemandando.com (último acceso: 21 de abril de 2020).

Luaces, Antón. *El auge de las banderas de conveniencia*. 11 de enero de 2009. <https://www.laopinioncoruna.es/mar/2009/01/11/auge-banderas-conveniencia/250742.html> (último acceso: 23 de julio de 2019).

Luaces, Antonio. «El auge de las banderas de conveniencia.» *La Opinión A Coruña, Mar*, 11 de enero de 2009.

Moreno, Mª Isabel Ribes. «La incorporación de l Convenio de Trabajo Marítimo 2006 en España: una mirada comparativa a Francia y el Reino Unido.» *Revista Internacional y Comparada de relaciones laborales y derecho del empleo* (<https://www.researchgate.net/publication/290379061>) 3, nº 3 (julio-septiembre 2015): 3.

OIT, Organización Internacional del Trabajado. *Organización Internacional del Trabajo*. 2019. <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm> (último acceso: 25 de julio de 2019).

Palacio, Arántzazu Vicente. «Obligaciones y responsabilidades en materia de repatriación. Grado de adecuación de la normativa española a las previsiones de CTM (2006).» *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, nº 82 (2009): 291- 339.

Palacio, Mª Arántzazu Vicente. *Garantías financieras para la repatriación en caso de abandono de la gente de mar: las enmiendas al Convenio de Trabajo Marítimo(2006) y sus consecuencias para España y la Unión Europea*. 2009.

Platform, NGO Shipbreaking. www.shipbreakingplatform.org. 2019. <https://www.shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/focs/> (último acceso: 24 de julio de 2019).

Rodríguez, Alberto. «El puerto de Algeciras subasta dos barcos abandonados por 853.000 euros.» *EuropaSur*, Junio 2019.

Sarquella, Víctor Pitarque. «La obligación de Repatriación del Naviero en el Derecho Español y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.» *Máster en Náutica Transporte Marítimo*. Barcelona, mayo de 2017.

Selma, Jorge. *Selma & Illeca Abogados*. Editado por Carlos Vicedo Alenda. Valenmar S.L. 13 de marzo de 2012. www.veintepies.com (último acceso: 12 de abril de 2020).

Serna, Paula de la Villa de la. «Convenio de la Organización Internacional de Trabajo sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Ratificación y vigencia. Texto normativo.» *REVISTA DEL MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN* (Iustel), nº 82 (2009): pp 401- 402.

Transporte, Federación Internacional de los Trabajadores del. «las BDC y la globalización.» Editado por Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. *Boletín de los Marinos*, nº 31 (2017): 22-26.

Transporte, Federación Internacional de Trabajadores del. *www.itfseafarers.org*. 2019. <https://www.itfseafarers.org/about.cfm/ViewIn/SPA> (último acceso: 24 de julio de 2019).

Tripulaciones, Abandono de Buques y. 188. Barcelona: Marge Books, 2009.

UNCTAD. *Informe sobre el Transporte Marítimo*. UNCTAD/RMT/2018, Convención de Naciones Unidas sobre el comercio y el desarrollo, Nueva York: 2.C pag. 36 " Registro de los buques", 2018.

UNCTAD, La Secretaria de la. «El transporte marítimo.» Conferencia de las Naciones Unidad sobre comercio y transporte, UNCTAD, Nueva york y Ginebra, 2010.

UNCTAD, La Secretaria de la. «Review of Maritime Transport.» Nueva York y Ginebra, 2019, 36-39.

Unidas, La Secretaria de la Naciones. «Informe sobre el Transporte Marítimo.» Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, UNCTAD, Nueva York y Ginebra, 2017, 3.

Vidal, Jessica Jeanette Arriagada. «Práctica Procesal Civil La Ley 2645/2014.» *Guías jurídicas*. 2014.

http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAA AAEAMtMSbF1jTAAAUtjc0NjtbLUouLM_DxblwNDEwNjiEBmWqVLfnJIZUGqbVpiTnEqANv6E2o1AAAAWKE (último acceso: 10 de 04 de 2020).

Zárate, Javier Andrés Franco. «Los clubes de protección e indemnización (P&I Clubs) y su operación a la luz del derecho colombiano.» Enero 2010: 21.

16 NORMATIVA UTILIZADA

Instrumento de Adhesión de España a la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra el 28 de julio de 1951, y al Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, hecho en Nueva York el 31 de enero de 1967.

Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Organización Internacional del Trabajo. «Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166).» Ginebra, 23 de septiembre de 1987.

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Internacional, Organización Marítima. «Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar.» Resolución A.930 (22), 2001.

Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Directiva del Consejo por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para modificar la Directiva 2009/13/CE del Consejo de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo el 11 de junio de 2014

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles.

Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

Resolución de 7 de marzo de 2017, del Instituto Social de la Marina, por la que se establece el ámbito territorial y competencial de sus direcciones provinciales.

Directiva (UE) 2018/131 del Consejo de 23 de enero de 2018 por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas el 11 de junio de 2014 por la Conferencia Internacional del Trabajo.